ANEJO 15

REPOSICIÓN DE VIALES

INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO 1
2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN 1
3. CRITERIOS DE DISEÑO 2
3.1. CRITERIOS GENERALES 2
3.2. SECCIÓN TRANSVERSAL 3
3.3. PARÁMETROS DE TRAZADO 3
4. AFECCIONES A INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y SOLUCIONES PROPUESTAS 4
4.1. ÁMBITO PALENCIA-HERRERA 5
4.1.1. ALTERNATIVA MONZÓN-OESTE 5
4.1.2. ALTERNATIVA CARRIÓN-ESTE 9
4.2. ÁMBITO HERRERA-AGUILAR 14
4.2.1. ALTERNATIVA NOGALES 14
4.2.2. ALTERNATIVA MAVE ESTE 16
4.2.3. ALTERNATIVA AGUILAR ESTE 18
4.2.4. ALTERNATIVA MAVE OESTE 21
4.2.5. ALTERNATIVA AGUILAR OESTE 24
5. REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL 28
5.1. ÁMBITO PALENCIA-HERRERA 28
5.1.1. ALTERNATIVA MONZÓN-OESTE 28
5.1.2. ALTERNATIVA CARRIÓN-ESTE 29
5.2. ÁMBITO HERRERA-AGUILAR 29
5.2.1. ALTERNATIVA NOGALES 29
5.2.2. ALTERNATIVA MAVE ESTE 30
5.2.3. ALTERNATIVA AGUILAR ESTE 30
5.2.4. ALTERNATIVA MAVE OESTE 31
5.2.5. ALTERNATIVA AGUILAR OESTE 31
6. REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA 32
6.1. ÁMBITO PALENCIA-HERRERA 32
6.1.1. ALTERNATIVA MONZÓN-OESTE 32
6.1.2. ALTERNATIVA CARRIÓN-ESTE 34
6.2. ÁMBITO HERRERA-AGUILAR 35
6.2.1. ALTERNATIVA NOGALES 35
6.2.2. ALTERNATIVA MAVE ESTE 36
6.2.3. ALTERNATIVA AGUILAR ESTE 36
6.2.4. ALTERNATIVA MAVE OESTE 37
6.2.5. ALTERNATIVA AGUILAR OESTE 37
7. CAMINOS DE SERVICIO 38

APÉNDICE 1. INFORMACIÓN RECIBIDA
1.1. INFORMACIÓN RECIBIDA. MINISTERIO DE FOMENTO
1.2. INFORMACIÓN RECIBIDA. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
1.3. INFORMACIÓN RECIBIDA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE PALENCIA

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Los medios de transporte terrestres que se diseñan para velocidades y/o intensidades elevadas de circulación precisan infraestructuras exclusivas que suelen representar una barrera para las comunicaciones transversales que se desarrollaban antes de su implantación.

Como norma general, para minimizar este efecto en el caso de líneas férreas de alta velocidad, se prevén de forma periódica cruces a distinto nivel por los que se encauzan los tráficos de las redes de comunicaciones interceptadas (principalmente caminos agrícolas). De esta forma, se reorganizan los movimientos presentes en el área, sin que los perjuicios ocasionados a los usuarios resulten excesivos. Con el tiempo, estos nuevos movimientos se constituyen en habituales y las infraestructuras dejan en gran medida de ser ajenas al entorno.

En el caso particular que nos ocupa, conviene señalar la existencia de otras importantes infraestructuras lineales (línea férrea Palencia-Santander, carreteras nacionales y autovías) en el mismo corredor que la línea en estudio, discurriendo más o menos alejada en cada punto concreto. En la medida de lo posible, se han tenido en cuenta los pasos transversales existentes en estas infraestructuras para que la red viaria resultante tenga cierta continuidad.

También se llevan a cabo cruces con las infraestructuras de importancia anteriormente mencionadas, por lo que habrá que proyectar las correspondientes obras de paso que minimicen la afección a los tráficos existentes durante la ejecución de las obras.

2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

Se considera como inicio del estudio la salida de la estación de Palencia mientras que en el ámbito de Alar del Rey, se analizará el punto de conexión más adecuado entre dicha población y Aguilar de Campoo.

En el presente estudio se ha procedido a desarrollar las alternativas seleccionadas como óptimas en las conclusiones del análisis multicriterio del Estudio de Alternativas de la Línea de Alta Velocidad Palencia Alar del Rey.

El área de estudio se ha dividido en dos ámbitos geográficos, atendiendo a los diferentes condicionantes que deben cumplirse en el diseño de cada uno de ellos:

- Ámbito de Palencia-Herrera
- Ámbito Herrera – Aguilar (Conexiones con la red convencional).

El *ámbito de Palencia - Herrera* comprende desde el edificio de viajeros de la estación de Palencia hasta el PK 65+000. En este ámbito se han definido DOS alternativas:

- Alternativa Monzón-Oeste. Se desarrolla al Este de la localidad de Monzón de Campos para posteriormente discurrir al Oeste de la autopista A-67.
- Alternativa Carrión-Este. Inicialmente tiene dos cruces con el río Carrión y posteriormente discurre al Este de la autovía A-67.

El *ámbito Herrera - Aguilar de Campoo* se corresponde con el tramo a partir del P.K. 65+000 y hasta las conexiones con la línea convencional. Los puntos de posible conexión se localizan en el entorno de las localidades de Nogales de Pisuerga, Santa María de Mave y Aguilar de Campoo dando lugar a CINCO alternativas de trazado:

- Conexión Mave Este.
- Conexión Aguilar Este.
- Conexión Mave Oeste.
- Conexión Aguilar Oeste.
- Conexión Nogales.

En el área de salida de Palencia todas las alternativas se desarrollan en vía única. En el resto del Ámbito Palencia-Herrera, una vez la nueva vía UIC se dispone de forma paralela a la vía actual en alineación recta, se desdobla la vía y se continúa en vía doble todo el recorrido por dicho ámbito. En el Ámbito Herrera-Aguilar, se lleva a cabo una transición de vía doble a vía única en el nuevo corredor, discurriendo un tramo variable según la alternativa en vía única, hasta que finalmente se produce la conexión con la línea actual mediante un cambiador de ancho.

El trazado de todas las alternativas ha sido diseñado con los mismos parámetros geométricos y funcionales de una línea de alta velocidad para 350 km/h, si bien en los tramos iniciales de salida de Palencia y final de conexión con la línea actual, el trazado se ha adaptado al entorno.

La electrificación de la línea se proyecta con el sistema 2 x 25 kV c.c., que es el habitual para las nuevas líneas de alta velocidad. Se requerirá la instalación de una nueva subestación eléctrica de tracción y una serie de centros de autotransformación a lo largo de la línea.

En cuanto a las instalaciones de señalización y comunicaciones, se dotará a la línea con un sistema de Bloqueo de Señalización Lateral (B.S.L.), sistema de gestión del tráfico ERTMS N2 con ASFA como respaldo, sistemas de comunicaciones GSMR, SDH e IP/MPLS, videovigilancia y red de distribución de energía en 750 V c.a. para suministro de energía a las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

3. CRITERIOS DE DISEÑO

3.1. CRITERIOS GENERALES

La explotación de circulaciones ferroviarias a elevadas velocidades exige un tratamiento específico de las comunicaciones transversales que pueden concretarse en:

- Cerramiento de la línea a ambos lados.
- Ausencia de cruces a nivel.

En consecuencia, es necesario disponer de pasos superiores e inferiores que aseguren la comunicación transversal desviando, si es necesario, las carreteras o caminos interceptados a estos puntos de cruce u otras estructuras.

En actuaciones de este tipo, el criterio general consiste en la permeabilización de la nueva infraestructura mediante la disposición de pasos transversales a distinto nivel cada 1-1,5 kilómetros aproximadamente. No obstante, esta medida no representa más que un criterio general que es necesario adaptar a las singularidades del área atravesada.

Como ya se ha comentado con anterioridad, en el caso particular de este estudio, se tendrá en cuenta la existencia de la línea férrea Palencia-Santander así como de varias autovías y carreteras nacionales en el mismo corredor, por lo que se considerarán los pasos transversales existentes en estas infraestructuras para decidir la ubicación más adecuada de los pasos proyectados, con el fin de que la red viaria resulte coherente y tenga cierta continuidad.

En este caso, la actuación se desarrolla en un entorno con un relieve llano, ondulado o accidentado, dependiendo del tramo considerado, e incluso muy accidentado en algunos puntos. En todo momento se mantendrá la accesibilidad actualmente existente. La existencia de montañas y ríos conlleva la necesidad de salvar estos accidentes geográficos mediante túneles y viaductos, cuya localización condicionará también la disposición de los pasos transversales y los caminos de enlace. Estos últimos se construirán lo más próximos posible a la valla de cerramiento y fuera de ésta, dotándolos de sus correspondientes medidas de drenaje, señalización y balizamiento.

Asimismo, se ha solicitado información referente a las infraestructuras actuales, planificadas o en proceso de ejecución y criterios específicos a considerar en las propuestas de reposición de aquellas instalaciones e infraestructuras que pudieran verse afectadas, a todos los Ayuntamientos por cuyo término municipal discurre el trazado, así como al resto de organismos responsables de las infraestructuras viarias: Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental (perteneciente al Ministerio de Fomento), Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, Diputación Provincial de Palencia y Diputación Provincial de Burgos; en el Apéndice 1 del Anejo se incluye la información facilitada por estos organismos (para más información consultar el *Anejo nº 19 Coordinación con otros Organismos*), que ha sido tenida en cuenta en la elaboración del presente documento.

3.2. SECCIÓN TRANSVERSAL

Atendiendo a la IGP-5 Instrucciones y Recomendaciones sobre Estructuras, que se recoge en las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyectos de Plataforma IGP-2011 v2, y a las prescripciones facilitadas por los organismos afectados, los gálibos mínimos a respetar en los cruces a distinto nivel serán los siguientes:

- Paso sobre carreteras estatales:
  - Gálibo horizontal: Se respeta un mínimo de 2,50 m desde la berma de la calzada. En el caso de emplear barrera rígida este valor se podría minimizar, pero no se ha considerado dicha posibilidad debido al nivel de estudio requerido.
  - Gálibo vertical: 5,30 m
- Pasos superiores:
  - Ancho de tablero:
    - Camino: 8,00 m
    - Carretera: 11,00 m / 12,00 m (Carretera autonómica / provincial)
  - Gálibo horizontal para vía doble: 16,00 m
  - Gálibo horizontal para vía única: 10,50 m
  - Gálibo vertical: 7,00 m
- Pasos inferiores:
  - Ancho de tablero para vía doble: 14,00 m
  - Ancho de tablero para vía única: 8,50 m
  - Gálibo horizontal:
    - Camino: 8,00 m
    - Carretera: 10,00 m / 14,00 m (Carretera provincial / autonómica)
  - Gálibo vertical:
    - Camino: 5,30 m
    - Carretera: 5,30 m / 5,50 m (Carretera autonómica / provincial)

Las dimensiones de los pasos superiores e inferiores en función de su tipología se han establecido a partir de las mencionadas recomendaciones y prescripciones, considerando para cada tipo de vial los condicionantes más restrictivos:

Tipo de vial	PS/PI	Plataforma	Cunetas	Aceras	Stma. Contenc.	Ancho adicion.	Ancho total	Gálibo mín. libre vert.
Carreteras autonómicas (P-XXX)	PI	8,0	1,0+1,0			2,0+2,0	14,0	5,3
	PS	8,0		1,0+1,0	0,5+0,5		11,0	7,0

Tipo de vial	PS/PI	Plataforma	Cunetas	Aceras	Stma. Contenc.	Ancho adicion.	Ancho total	Gálibo mín. libre vert.
Carreteras provinciales (PP-XXXX / BU-V-XXXX)	PI	8,0	1,0+1,0				10,0	5,5
	PS	9,0		1,0+1,0	0,5+0,5		12,0	7,0
Caminos	PI	6,0	1,0+1,0				8,0	5,3
	PS	6,0		0,8+0,8	0,2+0,2		8,0	7,0

En lo que respecta a las reposiciones de viales que no cruzarán la traza, a efectos de valoración se considera una plataforma de 5 m de ancho en el caso de caminos; y una sección transversal acorde con la Norma 3.1-IC de Trazado de la Instrucción de Carreteras para una velocidad de proyecto de 80 km/h en el caso de carreteras convencionales.

También a efectos de valoración, en los caminos se considera una sección de firme de 25 cm de zahorra artificial más un doble tratamiento superficial; y en las carreteras, una sección de firme tipo 3221 (15 cm de mezcla bituminosa, más 35 cm de zahorra artificial), correspondiente a una categoría de tráfico pesado T32, de acuerdo con la Norma 6.1 y 2-IC Secciones de firme de la Instrucción de Carreteras.

3.3. PARÁMETROS DE TRAZADO

En cuanto a los parámetros de trazado de las reposiciones de carreteras, se han seguido las prescripciones facilitadas por los organismos consultados, incluidas en el Apéndice 1.

Para el caso de caminos, se consideran los siguientes parámetros de trazado:

- Radio mínimo en planta: 25 m.
- Inclinación máxima en alzado: 10% (recomendable 8%).

4. AFECCIONES A INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y SOLUCIONES PROPUESTAS

Se han realizado las labores de identificación de las infraestructuras de comunicación de uso viario existentes a partir de la información cartográfica a escala 1:5.000.

Además, como se ha mencionado anteriormente, se ha recabado la información relativa a las infraestructuras actuales, planificadas y en proceso de ejecución, aportada por los organismos consultados.

A continuación se relacionan las principales infraestructuras de comunicación de uso viario existentes y de nueva construcción en el ámbito de actuación:

- Autovías y carreteras de la Red del Estado:
  - A-65 Autovía de Tierra de Campos
  - A-67 Autovía Cantabria-Meseta
  - A-73 Autovía Burgos-Aguilar de Campoo (proyecto de construcción)
  - N-120 de Logroño a Vigo
  - N-611 de Palencia a Santander
  - N-627 de Burgos a Aguilar de Campoo
- Autovías y carreteras autonómicas de Castilla y León:
  - Autovía del Camino de Santiago A-231
  - P-223 de Puebla de Valdavia a P-222
  - P-227 de CL-626 a Herrera de Pisuerga
  - P-230 de Herrera de Pisuerga (P-227) a P-225
  - P-231 de Villanuño de Valdavia a Herrera de Pisuerga (P-230)
  - P-232 de N-611 a Sotobañado (P-230)
  - P-245 de Osorno (N-611) a Villasarracino
  - P-420 de Amusco (N-611) a P-430
  - P-430 de Frómista (P-431) a P-405
  - P-431 de Frómista (N-611) a Astudillo (P-405)
  - P-434 de Frómista (P-431) a límite de provincia de Burgos
  - P-981 de Villoldo (CL-615) a Santillana de Campos (N-611)
  - P-984 de N-611 a San Cebrián de Campos
  - P-990 de La Venta (CL-615) a Monzón de Campos
  - P-991 de N-611 a CL-615
- Carreteras provinciales de Palencia:
  - PP-2231 de Barrio de San Pedro a N-611
  - PP-2310 de Zorita del Páramo a P-230
  - PP-2321 de Villaprovedo a P-232
  - PP-2323 de San Cristóbal de Boedo a P-232
  - PP-4301 de Piña de Campos a Támara de Campos
  - PP-4304 de Amusco por Palacios del Alcor a Astudillo
  - PP-4331 de Marcilla de Campos a Requena de Campos
  - PP-4332 de Santillana de Campos a la Estación de FF.CC. de Las cabañas de Castilla
  - PP-6111 de Nogales de Pisuerga a N-611
  - PP-6200 de Olleros de Pisuerga a N-627
  - PP-6201 de Gama por Villallano a N-611
  - PP-6202 de Villaescusa de las Torres a Valoria de Aguilar
  - PP-6213 de Santa María de Mave a N-611
- Carreteras provinciales de Burgos:
  - BU-V-6214 de Humada (BU-621) a N-611
- Carreteras y caminos de titularidad municipal
- Vías pecuarias de titularidad autonómica

Una vez recabada esta información, se han analizado los cruces de la Línea de Alta Velocidad con cada uno de los viales afectados para resolver estos cruces de la forma más adecuada.

Tal y como se ha comentado con anterioridad, toda obra lineal fragmenta el territorio erigiéndose como barrera entre las dos zonas en las que éste queda dividido tras su implantación. Este hecho se acentúa en líneas ferroviarias de alta velocidad, en las que no se pueden disponer pasos a nivel, debiendo diseñar pasos superiores e inferiores que aseguren la comunicación transversal entre ambos márgenes mediante el cruce a distinto nivel con la infraestructura proyectada.

La implantación de la nueva infraestructura ferroviaria además requiere la reposición de algunas carreteras y la ejecución de algunos caminos de enlace, para dar continuidad al trazado de los viales existentes o reconducirlos a alguna de las estructuras proyectadas.

En el caso particular de este estudio, se ha tenido en cuenta la existencia de la línea férrea Palencia-Santander así como de varios autovías y carreteras nacionales en el mismo corredor, por lo que se han considerado los pasos transversales existentes en estas infraestructuras para decidir la ubicación de los proyectados, con el fin de obtener una red viaria resultante coherente.

Se pretende evitar que la configuración final de las redes de comunicación, una vez implantada la plataforma de la nueva línea, constituya un excesivo perjuicio para los usuarios.

En las siguientes tablas se recoge la relación de viales que son interceptados por la traza y la solución propuesta para cada uno de estos cruces, indicando en cada caso las características principales de la actuación propuesta (Situación actual: P.K. de cruce y denominación del vial; Situación proyectada: nombre identificativo de la estructura de paso, P.K. de cruce de la estructura, descripción de la reposición y observaciones).

4.1. ÁMBITO PALENCIA-HERRERA

4.1.1. Alternativa Monzón-Oeste

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
0+179	Calle. Camino Tres Pasos (Vía pecuaria)	PS-0.1 (Proyecto supresión PN Tres Pasos)	0+139	Sin reposición necesaria	PS con proyecto de construcción propio. Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
2+155	Camino	PS-2.1 (Existente)	2+155	Sin reposición necesaria	
2+825	Autovía A-65	PS-2.8 (Existente)	2+825	Sin reposición necesaria	
3+855	Camino	PS-4.1	4+155	Reposición mediante PS-4.1	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
5+135	Camino	PS-4.1	4+155	Reposición mediante CE-4.2 (I)	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
6+520	Camino	PS-6.4	6+435	Reposición mediante PS-6.4	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
7+385	Camino	PS-8.5	8+510	Reposición mediante CE-7.5 (D) y CE-8.4 (I)	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
8+925	Camino (Vía pecuaria)	PS-8.5	8+510	Reposición mediante PS-8.5	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
10+460	Camino	Viaducto sobre Canal de Palencia y N-611	10+460	Sin reposición necesaria	
10+485	Camino Canal de Palencia	Viaducto sobre Canal de Palencia y N-611	10+485	Sin reposición necesaria	
10+640	Carretera N-611	Viaducto sobre Canal de Palencia y N-611	10+640	Sin reposición necesaria	
11+120	Camino	Viaducto sobre Canal de Palencia y N-611	10+670	Reposición mediante CE-10.6 (D) y CE-10.6 (I)	
11+690	Camino	PI-11.8	11+865	Reposición mediante PI-11.8	
12+500	Camino (Vía pecuaria)	PS-12.8	12+800	Reposición mediante CE-12.3 (D)	
12+870	Camino	PS-12.8	12+800	Reposición mediante CE-12.3 (D)	
12+995	Camino	PS-12.8	12+800	Reposición mediante PS-12.8	
13+475	Cruce de caminos	Viaducto sobre enlace N-611/A-67	13+675	Reposición mediante CE-13.4 (D)	
13+675	Carretera enlace N-611/A-67	Viaducto sobre enlace N-611/A-67	13+675	Sin reposición necesaria	
13+735	Camino	Viaducto sobre enlace N-611/A-67	13+675	Reposición mediante CE-13.7 (D)	
14+160	Camino	Viaducto sobre enlace N-611/A-67	13+675	Reposición mediante CE-13.7 (D) y CE-13.6 (I)	
15+060	Camino	Viaducto sobre Arroyo de los Pisones	15+325	Reposición mediante CE-14.9 (I)	
15+075	Camino	Viaducto sobre Arroyo de los Pisones	15+325	Reposición mediante CE-14.9 (I)	
15+700	Camino	Viaducto sobre Arroyo de los Pisones	15+360	Reposición mediante CE-15.7 (I)	
18+015	Camino	PI-17.9	17+915	Reposición mediante PI-17.9	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
18+085	Camino	PS-24.8 (A-67)	24+895 (A-67)	Reposición mediante PS-24.8 (A-67) sobre A-67 (demoler existente)	Se demuele PS sobre A-67 existente, por quedarse sin continuidad, y se propone nuevo PS sobre la A-67.
18+130	Camino	-	-	Reposición mediante CE-18.0 (I)	No se realiza cruce sobre la LAV
18+370	Autovía A-67	Pérgola sobre Arroyo Espumajes y A-67	18+370	Sin reposición necesaria	
18+845	Camino	PI-19.4	19+450	Reposición mediante CE-18.8 (D)	Se demuele PS sobre A-67 existente, por quedarse sin continuidad
18+865	Camino	PI-19.4 / P-420	19+450	Reposición mediante CE-18.8 (D) y CE-19.1 (I)	
19+450	Carretera P-420	PI-19.4 / P-420	19+450	Reposición en su ubicación actual	
19+895	Camino	PI-19.9 / PP-4304	19+910	Reposición mediante camino existente	
19+910	Carretera PP-4304	PI-19.9 / PP-4304	19+910	Reposición en su ubicación actual	
21+085	Camino	PS-21.1	21+125	Reposición mediante PS-21.1	
22+410	Camino del Cigüeñal	PS-22.7	22+760	Reposición mediante PS-22.7	
23+110	Camino del Cigüeñal	PS-22.7	22+760	Reposición mediante CE-22.7 (I)	
23+700	Camino	PI-24.1	24+100	Reposición mediante CE-23.5 (D) y CE-23.9 (I)	
24+040	Camino	PI-24.1	24+100	Reposición mediante CE-23.9 (I)	
24+060	Camino	PI-24.1	24+100	Reposición mediante PI-24.1	
25+090	Carretera PP-4301	PS-25.0 / PP-4301	25+060	Reposición mediante PS-25.0 / PP-4301	
25+615	Camino	PS-25.0 / PP-4301	25+060	Reposición mediante CE-25.0 (I) 2	
25+990	Camino de los Hoyuelos	PS-26.7	26+750	Reposición mediante CE-25.9 (D)	
26+440	Camino del Corsario	PS-26.7	26+750	Reposición mediante CE-25.9 (D)	
26+785	Camino del Río	PS-26.7	26+750	Reposición mediante PS-26.7	
27+380	Camino	PS-26.7	26+750	Reposición mediante CE-26.7 (D)	
27+680	Camino de los Serranos (Vía pecuaria)	PS-28.2 / P-430	28+222	Reposición mediante CE-27.5 (I)	
28+315	Carretera P-430	PS-28.2 / P-430	28+222	Reposición mediante PS-28.2	
28+660	Camino	PS-28.2 / P-430	28+222	Reposición mediante CE-28.0 (D) y CE-28.5 (D)	
29+895	Camino	PS-29.8	29+873	Reposición mediante PS-29.8	
30+850	Carretera P-431	PS-30.8 / P-431	30+800	Reposición mediante PS-30.8 / P-431	
31+345	Camino	Viaducto sobre Canal de Castilla	31+550	Reposición mediante CE-31.3 (D)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
31+580	Camino Canal de Castilla	Viaducto sobre Canal de Castilla	31+580	Sin reposición necesaria	
31+610	Camino Canal de Castilla	Viaducto sobre Canal de Castilla	31+610	Sin reposición necesaria	
31+925	Camino del Calvario	Viaducto sobre Canal de Castilla	31+635	Reposición mediante CE-31.9 (D)	
32+555	Camino	PI-32.5	32+500	Reposición mediante PI-32.5	
33+710	Camino	PS-33.8 / P-434	33+865	Reposición mediante CE-33.5 (D)	
33+965	Carretera P-434	PS-33.8 / P-434	33+865	Reposición mediante PS-33.8 / P-434	
36+005	Camino	PS-36.0	36+000	Reposición mediante CE-35.9 (D)	
36+105	Camino	PS-36.0	36+000	Reposición mediante PS-36.0	
37+090	Carretera PP-4331	PS-37.0 / PP-4331	37+050	Reposición mediante PS-37.0 / PP-4331	
38+040	Camino	PS-37.0 / PP-4331	37+050	Reposición mediante CE-37.3 (I)	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
39+630	Camino de Carrecabañas	PS-39.6	39+665	Paso Superior	
41+335	Carretera N-611	Paso bajo N-611 y A-67	41+335	Reposición en su ubicación actual	
41+420	Autovía A-67	Paso bajo N-611 y A-67	41+420	Reposición en su ubicación actual	
41+510	Camino	Paso bajo N-611 y A-67	41+480	Reposición mediante CE-41.4 (I) 1	
42+030	Camino	Paso bajo N-611 y A-67	41+480	Reposición mediante CE-41.4 (I) 2	
42+645	Camino	PS-43.0 / P-981	43+020	Reposición mediante CE-42.6 (I)	
43+050	Carretera P-981	PS-43.0 / P-981	43+020	Reposición mediante PS-43.0 / P-981	
43+655	Camino	PI-43.8	43+850	Reposición mediante PI-43.8	
44+385	Camino	PI-43.8	43+850	Reposición mediante CE-43.8 (I) y CE-43.8 (D)	
45+025	Camino	PI-45.1	45+135	Reposición mediante PI-45.1	
45+060	Camino	PI-45.1	45+135	Reposición mediante PI-45.1	
45+550	Camino	Viaducto sobre Río Vallarna	45+880	Reposición mediante CE-45.5 (I)	
46+340	Camino	PI-46.4	46+435	Reposición mediante CE-46.2 (D)	
46+480	Camino Canal de Osorno	PI-46.4	46+435	Reposición mediante PI-46.4	Estructura conjunta para reposición de Canal de Osorno
46+970	Camino Francés	Viaducto sobre N-120	47+385	Reposición mediante CE-46.9 (D)	
47+405	Carretera N-120 (Vía pecuaria)	Viaducto sobre N-120	47+405	Sin reposición necesaria	
47+565	Autovía A-231	Viaducto sobre A-231	47+565	Sin reposición necesaria	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
47+600	Camino	Viaducto sobre A-231	47+600	Sin reposición necesaria	
48+225	Camino	Viaducto sobre A-231	47+600	Reposición mediante CE-47.5 (I) y CE-47.6 (D)	
48+425	Camino	Viaducto sobre A-231	47+600	Reposición mediante CE-47.5 (I) y CE-47.6 (D)	
49+010	Camino	PS-49.1 / P-245	49+160	Reposición mediante CE-49.0 (I)	
49+195	Carretera P-245 (Vía pecuaria)	PS-49.1 / P-245	49+160	Reposición mediante PS-49.1 / P-245	
49+515	Camino	Viaducto sobre Río Valdavia	49+515	Sin reposición necesaria	
49+630	Camino	Viaducto sobre Río Valdavia	49+630	Sin reposición necesaria	
49+775	Camino	Viaducto sobre Río Valdavia	49+775	Sin reposición necesaria	
49+790	Camino	Viaducto sobre Río Valdavia	49+790	Sin reposición necesaria	
49+940	Camino	Viaducto sobre Río Valdavia	49+790	Reposición mediante CE-49.7 (I)	
50+420	Camino	Viaducto sobre Río Valdavia	49+790	Reposición mediante CE-49.7 (I)	
51+220	Camino	PS-51.2	51+270	Reposición mediante PS-51.2	
52+635	Camino	PS-52.5	52+575	PS sobre LAV y A-67	Se demuele PS existente sobre A-67 y se propone nuevo PS sobre LAV y A-67
53+995	Camino	PS-54.1	54+130	Reposición mediante CE-53.9 (D)	
54+070	Camino de San Juan	PS-54.1	54+130	Reposición mediante PS-54.1	
55+440	Camino	PS-55.5	55+500	Reposición mediante PS-55.5	
56+495	Camino (Vía pecuaria)	PS-55.5	55+500	Reposición mediante CE-55.4 (I)	
56+835	Camino (Vía pecuaria)	PS-55.5	55+500	Reposición mediante CE-55.4 (I)	
56+870	Camino (Vía pecuaria)	PS-56.7	56+720	Reposición mediante PS-56.7	Se demuele PS existente sobre A-67 y se propone nuevo PS sobre LAV y A-67
56+890	Camino	PS-55.5	55+500	Reposición mediante CE-55.4 (I) y CE-56.8 (D)	
57+155	Camino (Vía pecuaria)	PS-55.5	55+500	Reposición mediante CE-56.8 (I)	
57+965	Camino	PS-58.1	58+150	Reposición mediante CE-57.9 (D) y CE-57.9 (I)	
58+040	Camino	PS-58.1	58+150	Reposición mediante PS-58.1	
58+600	Camino	PS-58.1	58+150	Reposición mediante CE-57.9 (D)	
59+020	Camino	PS-58.9	58+995	Reposición mediante PS-58.9	
59+490	Camino	PS-60.1 / PP-2321	60+110	Reposición mediante CE-59.8 (I) y CE-59.9 (D)	
59+855	Camino	PS-60.1 / PP-2321	60+110	Reposición mediante CE-59.8 (I) y CE-59.9 (D)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
60+150	Carretera PP-2321	PS-60.1 / PP-2321	60+110	Reposición mediante PS-60.1 / PP-2321	
60+440	Camino	PS-60.1 / PP-2321	62+615	Reposición mediante CE-59.9 (D)	
61+685	Camino	PS-62.6	62+615	Reposición mediante CE-61.6 (I), CE-61.9 (D) y CE-62.5 (D)	
61+925	Camino	PS-62.6	62+615	Reposición mediante CE-61.6 (I), CE-61.9 (D) y CE-62.5 (D)	
62+115	Camino	PS-62.6	62+615	Reposición mediante CE-61.6 (I), CE-61.9 (D) y CE-62.5 (D)	
62+565	Camino	PS-62.6	62+615	Reposición mediante CE-62.5 (D)	
62+590	Camino (Vía pecuaria)	PS-62.6	62+615	Reposición mediante PS-62.6	
63+880	Carretera P-232	PS-63.8 / P-232	63+810	Reposición mediante PS-63.8 /P-232	
63+930	Camino	PS-63.8 / P-232	63+810	Mediante Reposición de carretera PP-2323	
63+945	Carretera PP-2323	PS-63.8 / P-232	63+810	Mediante Reposición de carretera PP-2323	
63+965	Camino	PS-63.8 / P-232	63+810	Reposición mediante CE-63.9 (D)	
64+195	Camino	PS-63.8 / P-232	63+810	Reposición mediante CE-63.9 (D)	

4.1.2. Alternativa Carrión-Este

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
0+179	Calle. Camino Tres Pasos (Vía pecuaria)	PS-0.1 (Proyecto supresión PN Tres Pasos)	0+139	Sin reposición necesaria	PS con proyecto de construcción propio. Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
2+155	Camino	PS-2.1 (Existente)	2+155	Sin reposición necesaria	
2+825	Autovía A65	PS-2.8 (Existente)	2+825	Sin reposición necesaria	
3+855	Camino	PS-5.0	5+050	Reposición mediante CE-5.2 (D)	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
5+050	Camino	PS-5.0	5+050	Reposición mediante PS-5.0	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
6+315	Camino	Pérgola sobre Canal de Palencia - I	6+500	Reposición mediante CE-6.1 (D) y CE-6.5 (I)	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
6+500	Camino Canal de Palencia	Pérgola sobre Canal de Palencia - I	6+500	Sin reposición necesaria	
7+340	Camino	Pérgola sobre Canal de Palencia - II	7+340	Sin reposición necesaria	
7+610	Camino	Pérgola sobre Canal de Palencia - II	7+340	Reposición mediante CE-7.3 (I)	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
8+210	Camino	Viaducto sobre llanura del Río Carrión	8+210	Sin reposición necesaria	
8+565	Camino	Viaducto sobre P-991 y Río Carrión	8+845	Reposición mediante CE-8.5 (D)	
8+845	Carretera P-991 (Vía pecuaria)	Viaducto sobre P-991 y Río Carrión	8+845	Sin reposición necesaria	
8+860	Camino	Viaducto sobre P-991 y Río Carrión	8+860	Sin reposición necesaria	
9+150	Camino	Viaducto sobre P-991 y Río Carrión	9+150	Sin reposición necesaria	
9+520	Camino	Viaducto sobre P-991 y Río Carrión	9+150	Reposición mediante CE-9.4 (I)	
10+210	Camino	PS-10.9	10+900	Reposición mediante CE-10.9 (D)	
10+875	Camino de la Marranera (Vía pecuaria)	PS-10.9	10+900	Reposición mediante PS-10.9	
11+100	Camino	PS-10.9	10+900	Reposición mediante CE-10.7 (I)	
11+465	Camino	Viaducto sobre P-990	12+175	Reposición mediante CE-11.4 (I)	
11+620	Camino	Viaducto sobre P-990	12+175	Reposición mediante CE-11.4 (I)	
12+055	Camino	Viaducto sobre P-990	12+175	Reposición mediante CE-11.9 (D)	
12+175	Carretera P-990	Viaducto sobre P-990	12+175	Sin reposición necesaria	
12+185	Camino	Viaducto sobre P-990	12+175	Reposición mediante CE-12.1 (D)	
12+550	Camino Arroyo de Mellanzos	PI-12.5	12+555	Reposición mediante PI-12.5	
12+845	Camino	PI-12.5	12+555	Reposición mediante CE-12.5 (I)	
13+260	Camino	PI-12.5	12+555	Reposición mediante CE-12.5 (I) y CE-12.8 (D)	
13+840	Camino (Vía pecuaria)	Viaducto sobre Río Carrión	14+070	Reposición mediante CE-13.8 (D)	
14+900	Camino	Viaducto sobre Río Carrión	14+295	Reposición mediante CE-14.4 (D)	
15+405	Carretera P-984	PI-15.4 / P-984	15+437	Reposición mediante PI-15.4 / P-984	
15+430	Camino	PI-15.4 / P-984	15+437	Reposición mediante camino existente	
16+095	Camino Río Ucieza	Viaducto sobre FFCC y Río Ucieza	16+095	Sin reposición necesaria	
16+550	Camino Canal de Palencia	Viaducto sobre Canal de Palencia	16+550	Sin reposición necesaria	
17+920	Carretera N-611	Viaducto sobre N-611	17+920	Sin reposición necesaria	
17+950	Camino	Viaducto sobre N-611	17+950	Sin reposición necesaria	
18+715	Camino	Viaducto sobre N-611	17+920	Reposición mediante CE-17.9 (I)	
18+780	Autovía A-67	Pérgola sobre A-67	18+780	Sin reposición necesaria	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
18+815	Camino	PI-19.3 / P-420	19+395	Reposición mediante CE-18.8 (D)	Se demuele PS sobre A-67 existente, por quedarse sin continuidad
18+875	Camino	PI-19.3 / P-420	19+395	Reposición mediante CE-18.8 (D) y CE-19.0 (I)	
19+395	Carretera P-420	PI-19.3 / P-420	19+395	Reposición en su ubicación actual	
19+890	Camino	PI-19.9 / PP-4304	19+915	Reposición mediante camino existente	
19+915	Carretera PP-4304	PI-19.9 / PP-4304	19+915	Reposición en su ubicación actual	
21+500	Camino	PI-21.5	21+500	Reposición mediante PI-21.5	
22+590	Cruce de caminos	PS-22.5	22+550	Reposición mediante PS-22.5, CE-22.4 (I) y CE-22.5 (D)	
23+005	Camino del Cigüeñal	PS-22.5	22+550	Reposición mediante CE-22.4 (I) y CE-22.5 (D)	
23+630	Camino	PI-24.0	24+060	Reposición mediante CE-23.3 (I), CE-23.3 (D) y CE-23.9 (I)	
24+000	Camino	PI-24.0	24+060	Reposición mediante CE-23.9 (I)	
24+020	Camino	PI-24.0	24+060	Reposición mediante PI-24.0	
25+050	Carretera PP-4301	PS-25.0 / PP-4301	25+020	Reposición mediante PS-25.0 / PP-4301	
25+575	Camino	PS-25.0 / PP-4301	25+020	Reposición mediante CE-24.9 (I) 2	
25+950	Camino de los Hoyuelos	PS-26.7	26+710	Reposición mediante CE-25.9 (D)	
26+400	Camino del Corsario	PS-26.7	26+710	Reposición mediante CE-25.9 (D)	
26+745	Camino del Río	PS-26.7	26+710	Reposición mediante PS-26.7	
27+340	Camino	PS-26.7	26+710	Reposición mediante CE-26.6 (D)	
27+640	Camino de los Serranos (Vía pecuaria)	PS-28.1 / P-430	28+180	Reposición mediante CE-27.5 (I)	
28+275	Carretera P-430	PS-28.1 / P-430	28+180	Reposición mediante PS-28.1 / P430	
28+620	Camino	PS-28.1 / P-430	28+180	Reposición mediante CE-28.0 (D) y CE-28.4 (D)	
29+855	Camino	PS-29.8	29+830	Reposición mediante PS-29.8	
30+805	Carretera P-431	PS-30.7 / P-431	30+760	Reposición mediante PS-30.7 / P-431	
31+305	Camino	Viaducto sobre Canal de Castilla	31+515	Reposición mediante CE-31.2 (D)	
31+540	Camino Canal de Castilla	Viaducto sobre Canal de Castilla	31+540	Sin reposición necesaria	
31+570	Camino Canal de Castilla	Viaducto sobre Canal de Castilla	31+570	Sin reposición necesaria	
31+885	Camino del Calvario	Viaducto sobre Canal de Castilla	31+595	Reposición mediante CE-31.8 (D)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
32+515	Camino	PI-32.5	32+460	Reposición mediante PI-32.5	
34+080	Carretera P-434	PS-33.9 / P-434	33+955	Reposición mediante PS-33.9 / P-434	
35+740	Camino	PS-35.7	35+790	Reposición mediante PS-35.7	
36+575	Camino	PS-37.1 / PP-4331	37+130	Reposición mediante CE-36.5 (I)	
37+095	Carretera PP-4331	PS-37.1 / PP-4331	37+130	Reposición mediante PS-37.1 / PP-4331	
37+940	Camino	PS-37.9	37+955	Reposición mediante PS-37.9	
38+235	Camino	PS-37.9	37+955	Reposición mediante CE-37.9 (D)	
40+790	Camino de Marcilla	PS-40.7	40+750	Reposición mediante PS-40.7	
41+290	Camino	PI-41.2	41+275	Reposición mediante PI-41.2	
41+975	Camino	PI-42.8 / PP-4332	42+845	Reposición mediante CE-41.9 (I) y CE-41.9 (D)	
42+460	Camino	PI-42.8 / PP-4332	42+845	Reposición mediante CE-41.9 (I) y CE-41.9 (D)	
42+800	Carretera PP-4332	PI-42.8 / PP-4332	42+845	Reposición mediante PI-42.8 / PP-4332	
43+055	Camino	PI-42.8 / PP-4332	42+845	Reposición mediante CE-42.8 (D)	
43+980	Camino	Viaducto sobre Río Vallarna	44+555	Reposición mediante CE-43.9 (D) y CE-44.3 (I)	
44+365	Camino	Viaducto sobre Río Vallarna	44+555	Reposición mediante CE-44.3 (I)	
45+525	Camino	Pérgola sobre N-611	45+855	Reposición mediante CE-45.5 (D)	
45+820	Camino	Pérgola sobre N-611	45+855	Reposición mediante CE-45.6 (I)	
45+855	Carretera N-611	Pérgola sobre N-611	45+855	Sin reposición necesaria	
46+015	Camino	Pérgola sobre N-611	45+855	Reposición mediante CE-45.8 (I)	
46+860	Camino	PI-47.2	47+210	Reposición mediante CE-46.8 (D)	
47+245	Camino Francés	PI-47.2	47+210	Reposición mediante PI-47.2	
47+470	Camino Canal de Osorno	Viaducto sobre Canal de Osorno	47+440	Sin reposición necesaria	
47+690	Camino	Viaducto sobre A-231	47+690	Sin reposición necesaria	
47+730	Autovía A-231	Viaducto sobre A-231	47+730	Sin reposición necesaria	
48+040	Carretera N-120 (Vía pecuaria)	Viaducto sobre N-120	48+040	Sin reposición necesaria	
48+050	Camino	Viaducto sobre N-120	48+050	Sin reposición necesaria	
48+725	Carretera P-245	PI-48.6 / P-245	48+685	Reposición mediante PI-48.6	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
48+755	Carretera de Saldaña (Vía pecuaria)	-	-	Mediante Reposición de Cª Saldaña	No se realiza cruce sobre la LAV
49+165	Camino	Viaducto sobre Río Valdavia	49+165	Sin reposición necesaria	
49+920	Camino	PS-50.2	50+240	Reposición mediante CE-49.9 (I)	
50+240	Camino	PS-50.2	50+240	Reposición mediante PS-50.2	
50+305	Camino	PS-50.2	50+240	Reposición mediante CE-50.1 (D)	
50+320	Camino	PS-50.2	50+240	Reposición mediante CE-50.1 (D)	
50+945	Camino	PS-50.2	50+240	Reposición mediante CE-50.1 (D)	
51+190	Camino	PS-52.0	52+050	Reposición mediante CE-51.1 (D)	
51+860	Camino	PS-52.0	52+050	Reposición mediante CE-51.8 (I)	
52+025	Camino	PS-52.0	52+050	Reposición mediante PS-52.0	
52+335	Camino	PS-52.0	52+050	Reposición mediante CE-52.0 (I)	
52+975	Camino	PI-53.0	53+090	Reposición mediante CE-52.9 (I)	
53+065	Camino	PI-53.0	53+090	Reposición mediante PI-53.0	
53+075	Camino	PI-53.0	53+090	Reposición mediante CE-53.0 (I)	
54+255	Camino	PS-54.2	54+200	Reposición mediante PS-54.2	
54+860	Camino	PS-54.2	54+200	Reposición mediante CE-54.2 (D)	
55+690	Camino	PS-55.6	55+655	Reposición mediante PS-55.6	
56+630	Camino	PI-56.8	56+855	Reposición mediante CE-56.6 (I)	
56+670	Camino (Vía pecuaria)	PI-56.8	56+855	Reposición mediante CE-56.6 (I)	
56+815	Camino (Vía pecuaria)	PI-56.8	56+855	Reposición mediante PI-56.8	
57+200	Camino	PI-56.8	56+855	Reposición mediante CE-56.8 (D)	
57+290	Autovía A-67	Pérgola sobre A-67	57+290	Sin reposición necesaria	
57+450	Camino	PI-57.6	57+635	Reposición mediante CE-57.3 (I)	
57+680	Camino	PI-57.6	57+635	Reposición mediante PI-57.6	
58+435	Camino	PS-58.8	58+825	Reposición mediante CE-58.4 (D)	
58+855	Camino	PS-58.8	58+825	Reposición mediante PS-58.8	
59+325	Camino	PS-59.9 / PP-2321	59+945	Reposición mediante CE-59.6 (I) y CE-59.7 (D)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
59+690	Camino	PS-59.9 / PP-2321	59+945	Reposición mediante CE-59.6 (I) y CE-59.7 (D)	
59+985	Carretera PP-2321	PS-59.9 / PP-2321	59+945	Reposición mediante PS-59.9 / PP-2321	
60+275	Camino	PS-59.9 / PP-2321	59+945	Reposición mediante CE-59.7 (D)	
61+520	Camino	PS-62.4	62+450	Reposición mediante CE-61.5 (I), CE-61.7 (D) y CE-62.3 (D)	
61+760	Camino	PS-62.4	62+450	Reposición mediante CE-61.5 (I), CE-61.7 (D) y CE-62.3 (D)	
61+950	Camino	PS-62.4	62+450	Reposición mediante CE-61.5 (I), CE-61.7 (D) y CE-62.3 (D)	
62+425	Camino (Vía pecuaria)	PS-62.4	62+450	Reposición mediante PS-62.4	
63+715	Carretera P-232	PS-63.6 / P-232	63+645	Reposición mediante PS-63.6 / P-232	
63+765	Camino	PS-63.6 / P-232	63+645	Mediante Reposición de carretera PP-2323	
63+780	Carretera PP-2323	PS-63.6 / P-232	63+645	Mediante Reposición de carretera PP-2323	
63+800	Camino	PS-63.6 / P-232	63+645	Reposición mediante CE-63.8 (D)	
64+030	Camino	PS-63.6 / P-232	63+645	Reposición mediante CE-63.8 (D)	

4.2. ÁMBITO HERRERA-AGUILAR

4.2.1. Alternativa Nogales

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
65+030	Camino	PS-65.0	65+000	Reposición mediante PS-65.0	
66+060	Camino	Viaducto sobre río Boedo	66+230	Reposición mediante CE-66.0 (I)	
66+690	Camino de las Olmedas	Viaducto sobre río Boedo	66+380	Reposición mediante CE-66.6 (D)	
66+990	Camino de las Leras	PS-67.4	67+465	Reposición mediante CE-66.9 (D)	
67+485	Camino	PS-67.4	67+465	Reposición mediante PS-67.4	
67+760	Camino	PS-67.4	67+465	Reposición mediante CE-67.5 (D)	
68+470	Camino (Vía pecuaria)	PS-68.4	68+425	Reposición mediante PS-68.4	
69+095	Camino	PS-68.4	68+425	Reposición mediante CE-68.3 (I)	
69+360	Carretera P-231	PS-69.5 / P-231	69+585	Reposición mediante PS-69.5	Se demuele PS existente sobre A-67 y se propone nuevo PS sobre LAV y A-67

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
69+430	Autovía A-67	Paso bajo A-67	69+430	Reposición en su ubicación actual	
69+530	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.1 (I)	
70+150	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.1 (I)	
70+195	Carretera P-230	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante PS-70.1	
		PS-78.7 / P-230 (A-67)	78+740 (A-67)		Nuevo PS sobre A-67 (actualmente PI)
70+475	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.2 (I)	
70+940	Carretera P-227	PS-70.9 / P-227	70+940	Reposición mediante PS-70.9	
71+465	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.4 (D)	
71+895	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.8 (I)	
71+950	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante PI-71.9	
72+300	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.9 (D)	
72+875	Camino	PS-72.8	72+890	Reposición mediante CE-72.8 (D)	
72+915	Camino (Vía pecuaria)	PS-72.8	72+890	Reposición mediante PS-72.8	
73+425	Camino	PI-73.8	73+815	Reposición mediante CE-73.3 (I)	
73+725	Camino	PI-73.8	73+815	Reposición mediante PI-73.8	
75+405	Camino (Vía pecuaria)	PI-75.3	75+390	Reposición mediante PI-75.3	
75+565	Camino (Vía pecuaria)	PI-75.3	75+390	Reposición mediante CE-75.4 (D)	
76+845	Camino (Vía pecuaria)	PS-76.7	76+720	Reposición mediante PS-76.7	
77+010	Camino (Vía pecuaria)	PS-76.7	76+720	Reposición mediante CE-76.7 (D)	
77+675	Camino (Vía pecuaria)	PI-77.6	77+655	Reposición mediante PI-77.6	
78+455	Camino (Vía pecuaria)	PS-78.5	78+550	Reposición mediante PS-78.5	
78+880	Carretera P-223	PS-78.9 / P-223	78+955	Reposición mediante PS-78.9 / P-223	
79+100	Camino	PS-78.9 / P-223	78+955	Reposición mediante CE-79.9 (D)	
79+320	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	Paso bajo N-611	79+320	Reposición en su ubicación actual	
79+375	Camino	Paso bajo N-611	79+375	Reposición en su ubicación actual	
79+695	Carretera PP-6111	PS-79.6 / PP-6111	79+695	Reposición mediante PS-79.6 / PP-6111	
79+730	Camino	PS-79.6 / PP-6111	79+695	Reposición mediante CE-79.7 (D)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
79+900	Camino	PS-79.6 / PP-6111	79+695	A través de caminos existentes	
80+170	Camino	Viaducto sobre Llanura del Río Pisuerga	80+170	Sin reposición necesaria	
80+585	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	80+585	Sin reposición necesaria	
80+765	Camino	PS-1.8 (Rep. FC Palencia-Santander) / BU-V-6214	1+810	A través de caminos existentes	
1+705	Carretera BU-V-6214	PS-1.8 (Rep. FC Palencia-Santander) / BU-V-6214	1+810	Reposición mediante PS-1.8 (Rep. F.C. Palencia-Santander) / BU-V-6214	Se suprime el P.N. existente en la línea FC Palencia-Santander
1+935	Camino	PS-1.8 (Rep. FC Palencia-Santander) / BU-V-6214	1+810	Reposición mediante CE-1.8 (Rep. F.C. Palencia-Santander) (I)	
2+300	Camino	PS-2.3 (Rep. FC Palencia-Santander)	2+350	Reposición mediante PS-2.3 (Rep. F.C. Palencia-Santander)	Se suprime el P.N. existente en la línea FC Palencia-Santander

4.2.2. *Alternativa Mave Este*

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
65+030	Camino	PS-65.0	65+000	Reposición mediante PS-65.0	
66+060	Camino	Viaducto sobre río Boedo	66+230	Reposición mediante CE-66.0 (I)	
66+690	Camino de las Olmedas	Viaducto sobre río Boedo	66+380	Reposición mediante CE-66.6 (D)	
66+990	Camino de las Leras	PS-67.4	67+465	Reposición mediante CE-66.9 (D)	
67+485	Camino	PS-67.4	67+465	Reposición mediante PS-67.4	
67+760	Camino	PS-67.4	67+465	Reposición mediante CE-67.5 (D)	
68+470	Camino (Vía pecuaria)	PS-68.4	68+425	Reposición mediante PS-68.4	
69+095	Camino	PS-68.4	68+425	Reposición mediante CE-68.3 (I)	
69+360	Carretera P-231	PS-69.5 / P-231	69+585	Reposición mediante PS-69.5	Se demuele PS existente sobre A-67 y se propone nuevo PS sobre LAV y A-67
69+430	Autovía A-67	Paso bajo A-67	69+430	Reposición en su ubicación actual	
69+530	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.1 (I)	
70+150	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.1 (I)	
70+195	Carretera P-230	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante PS-70.1	
		PS-78.7 / P-230 (A-67)	78+740 (A-67)		Nuevo PS sobre A-67 (actualmente PI)

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
70+475	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.2 (I)	
70+940	Carretera P-227	PS-70.9 / P-227	70+940	Reposición mediante PS-70.9	
71+465	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.4 (D)	
71+895	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.8 (I)	
71+950	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante PI-71.9	
72+300	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.9 (D)	
72+875	Camino	PS-72.8	72+890	Reposición mediante CE-72.8 (D)	
72+915	Camino (Vía pecuaria)	PS-72.8	72+890	Reposición mediante PS-72.8	
73+425	Camino	PI-73.8	73+815	Reposición mediante CE-73.3 (I)	
73+725	Camino	PI-73.8	73+815	Reposición mediante PI-73.8	
75+405	Camino (Vía pecuaria)	PI-75.3	75+390	Reposición mediante PI-75.3	
75+565	Camino (Vía pecuaria)	PI-75.3	75+390	Reposición mediante CE-75.4 (D)	
76+845	Camino (Vía pecuaria)	PS-76.7	76+720	Reposición mediante PS-76.7	
77+010	Camino (Vía pecuaria)	PS-76.7	76+720	Reposición mediante CE-76.7 (D)	
77+675	Camino (Vía pecuaria)	PI-77.6	77+655	Reposición mediante PI-77.6	
78+455	Camino (Vía pecuaria)	PS-78.5	78+550	Reposición mediante PS-78.5	
78+880	Carretera P-223	Viaducto sobre P-223	78+880	Sin reposición necesaria	
79+020	Camino	Viaducto sobre P-223	78+880	Reposición mediante CE-78.8 (D)	
79+050	Camino	Viaducto sobre P-223	78+880	Reposición mediante CE-78.8 (D)	
79+420	Camino	Viaducto sobre P-223	78+880	Reposición mediante CE-79.0 (I) y CE-78.8 (D)	
79+510	Autovía A-67	Pérgola sobre A-67	79+510	Sin reposición necesaria	
79+580	Camino	PI-79.6	79+665	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
79+620	Camino	PI-79.6	79+665	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
79+730	Camino (Vía pecuaria)	PI-79.6	79+665	Reposición mediante PI-79.6	PI + ODT
79+755	Camino	PI-79.6	79+665	Reposición mediante PI-79.6	PI + ODT
80+330	Camino (Vía pecuaria)	TU/79.9-81.8	80+330	Sin reposición necesaria	
80+795	Camino	TU/79.9-81.8	80+795	Sin reposición necesaria	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
81+345	Camino (Vía pecuaria)	TU/79.9-81.8	81+345	Sin reposición necesaria	
81+775	Camino (Vía pecuaria)	Viaducto sobre N-611	81+925	Reposición mediante CE-81.2 (I)	
81+875	Camino	Viaducto sobre N-611	81+925	Reposición mediante CE-81.9 (I)	
81+925	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	Viaducto sobre N-611	81+925	Sin reposición necesaria	
81+940	Camino	Viaducto sobre N-611	81+925	Sin reposición necesaria	
82+575	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	Pérgola sobre N-611	82+575	Sin reposición necesaria	
83+070	Camino de Carremolino	PI-83.2	83+225	Paso Inferior	PI + ODT
83+490	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	Viaducto sobre N-611 y A-67	83+490	Sin reposición necesaria	
83+640	Autovía A-67	Viaducto sobre N-611 y A-67	83+640	Sin reposición necesaria	
83+690	Camino	Viaducto sobre N-611 y A-67	83+690	Sin reposición necesaria	
83+910	Camino	Viaducto sobre N-611 y A-67	83+690	Reposición mediante CE-83.6 (D)	
84+105	Camino	Viaducto sobre N-611 y A-67	83+690	Reposición mediante CE-83.6 (D)	
84+740	Camino	PS-85.5 / PP-6213	85+535	A través de caminos existentes	
85+805	Carretera PP-6213	PS-85.5 / PP-6213	85+535	Reposición mediante PS-85.5 / PP-6213	Se suprime PN existente en la línea FC Palencia-Santander
86+170	Camino Fábrica de Harinas	PS 86.1 (Existente)	86+170	Sin reposición necesaria	

4.2.3. Alternativa Aguilar Este

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
65+030	Camino	PS-65.0	65+000	Reposición mediante PS-65.0	
66+060	Camino	Viaducto sobre Río Boedo	66+230	Reposición mediante CE-66.0 (I)	
66+690	Camino de las Olmedas	Viaducto sobre Río Boedo	66+380	Reposición mediante CE-66.6 (D)	
66+990	Camino de las Leras	PS-67.4	67+465	Reposición mediante CE-66.9 (D)	
67+485	Camino	PS-67.4	67+465	Reposición mediante PS-67.4	
67+760	Camino	PS-67.4	67+465	Reposición mediante CE-67.5 (D)	
68+470	Camino (Vía pecuaria)	PS-68.4	68+425	Reposición mediante PS-68.4	
69+095	Camino	PS-68.4	68+425	Reposición mediante CE-68.3 (I)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
69+360	Carretera P-231	PS-69.5 / P-231	69+585	Reposición mediante PS-69.5 / P-231	Se demuele PS existente sobre A-67 y se propone nuevo PS sobre LAV y A-67
69+430	Autovía A-67	Paso bajo A-67	69+430	Reposición en su ubicación actual	
69+530	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.1 (I)	
70+150	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.1 (I)	
70+195	Carretera P-230	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante PS-70.1 / P-230	
		PS-78.7 / P-230 (A-67)	78+740 (A-67)		Nuevo PS sobre A-67 (actualmente PI)
70+475	Camino	PS-70.1 / P-230	70+195	Reposición mediante CE-70.2 (I)	
70+940	Carretera P-227	PS-70.9 / P-227	70+940	Reposición mediante PS-70.9	
71+465	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.4 (D)	
71+895	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.8 (I)	
71+950	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante PI-71.9	
72+300	Camino	PI-71.9	71+925	Reposición mediante CE-71.9 (D)	
72+875	Camino	PS-72.8	72+890	Reposición mediante CE-72.8 (D)	
72+915	Camino (Vía pecuaria)	PS-72.8	72+890	Reposición mediante PS-72.8	
73+425	Camino	PI-73.8	73+815	Reposición mediante CE-73.3 (I)	
73+725	Camino	PI-73.8	73+815	Reposición mediante PI-73.8	
75+405	Camino (Vía pecuaria)	PI-75.3	75+390	Reposición mediante PI-75.3	
75+565	Camino (Vía pecuaria)	PI-75.3	75+390	Reposición mediante CE-75.4 (D)	
76+845	Camino (Vía pecuaria)	PS-76.7	76+720	Reposición mediante PS-76.7	
77+010	Camino (Vía pecuaria)	PS-76.7	76+720	Reposición mediante CE-76.7 (D)	
77+675	Camino (Vía pecuaria)	PI-77.6	77+655	Reposición mediante PI-77.6	
78+455	Camino (Vía pecuaria)	PS-78.5	78+550	Reposición mediante PS-78.5	
78+880	Carretera P-223	Viaducto sobre P-223	78+880	Sin reposición necesaria	
79+020	Camino	Viaducto sobre P-223	78+880	Reposición mediante CE-78.8 (D)	
79+055	Camino	Viaducto sobre P-223	78+880	Reposición mediante CE-78.8 (D)	
79+405	Camino	Viaducto sobre P-223	78+880	Reposición mediante CE-79.0 (I) y CE-78.8 (D)	
79+495	Autovía A-67	Pérgola sobre A-67 (I)	79+495	Sin reposición necesaria	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
79+560	Camino	PI-79.6	79+665	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
79+625	Camino	PI-79.6	79+665	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
79+715	Camino (Vía pecuaria)	PI-79.6	79+665	Reposición mediante PI-79.6	PI + ODT
79+760	Camino	PI-79.6	79+665	Reposición mediante PI-79.6	PI + ODT
80+305	Camino (Vía pecuaria)	TU/79.9-81.8	80+305	Sin reposición necesaria	
80+850	Camino	TU/79.9-81.8	80+850	Sin reposición necesaria	
81+890	Camino (Vía pecuaria)	Pérgola sobre N-611 (I)	82+025	Reposición mediante CE-81.4 (D) y	
81+990	Camino	Pérgola sobre N-611 (I)	82+025	Reposición mediante CE-82.0 (I)	
82+025	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	Pérgola sobre N-611 (I)	82+025	Sin reposición necesaria	
82+040	Camino	Pérgola sobre N-611 (I)	82+040	Sin reposición necesaria	
82+430	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	Viaducto sobre N-611	82+430	Sin reposición necesaria	
82+445	Camino de los Pilones	-	-	Reposición mediante CE-82.4 (I)	No se realiza cruce sobre la LAV
83+225	Camino de Carremolino	PI-83.4	83+485	Reposición mediante CE-83.1 (D)	
83+500	Camino	PI-83.4	83+485	Reposición mediante PI-83.4	
84+130	Carretera PP-2231	Viaducto sobre PP-2231	84+130	Sin reposición necesaria	
84+240	Camino	Viaducto sobre PP-2231	84+240	Sin reposición necesaria	
85+095	Camino	PI-85.1	85+180	Reposición mediante CE-85.0 (I)	
85+160	Camino	PI-85.1	85+180	Reposición mediante PI-85.1	
85+455	Camino	Viaducto sobre Arroyo de las Udrías	85+455	Sin reposición necesaria	
85+660	Camino	Viaducto sobre Arroyo de las Udrías	85+455	Reposición mediante CE-85.4 (D)	
86+255	Camino	TU/86.1-86.7	86+255	Sin reposición necesaria	
86+920	Camino	PI-86.9	86+915	Reposición mediante PI-86.9	
87+370	Camino	Viaducto Olleros del Pisuerga	87+370	Sin reposición necesaria	
87+495	Camino	Viaducto Olleros del Pisuerga	87+495	Sin reposición necesaria	
87+755	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	Pérgola sobre N-611 (II)	87+755	Sin reposición necesaria	
87+820	Autovía A-67	Pérgola sobre A-67 (II)	87+820	Sin reposición necesaria	
87+885	Carretera PP-6200	PI-87.8 / PP-6200	87+885	Reposición en su ubicación actual	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
87+985	Camino	PI-87.8 / PP-6200	87+885	Reposición mediante CE-87.8 (D)	
88+520	Camino	TU/88.2-89.8	88+520	Sin reposición necesaria	
88+580	Camino	TU/88.2-89.8	88+580	Sin reposición necesaria	
89+055	Camino	TU/88.2-89.8	89+055	Sin reposición necesaria	
89+630	Camino	TU/88.2-89.8	89+630	Sin reposición necesaria	
90+050	Camino	Viaducto sobre Río Ritobas	90+290	Reposición mediante CE-90.0 (D)	
90+290	Camino	Viaducto sobre Río Ritobas	90+290	Sin reposición necesaria	
90+610	Carretera PP-6202	PI-90.6 / PP-6202	90+610	Reposición en su ubicación actual	
92+095	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	92+095	Sin reposición necesaria	
92+155	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	92+155	Sin reposición necesaria	
92+455	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	92+290	Reposición mediante CE-92.7 (I)	
92+715	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	92+290	Reposición mediante CE-92.7 (I)	
92+745	Carretera PP-6201	PS-92.7 / PP-6201	92+745	Reposición mediante PS-92.7	
92+760	Camino	PS-92.7 / PP-6201	92+745	Reposición mediante CE-92.7 (D) 2 y Camino de acceso a cambiador	
92+995	Camino	PS-92.7 / PP-6201	92+745	Reposición mediante CE-92.7 (D) 2 y Camino de acceso a cambiador	
93+550	Autovía A-73 (Ramal-1)	Viaducto Río Camesa (Proyecto A-73)	93+550	Sin reposición necesaria	Viaducto con proyecto de construcción propio
93+745	Autovía A-73 (Ramal-10)	Viaducto Río Camesa (Proyecto A-73)	93+745	Sin reposición necesaria	Viaducto con proyecto de construcción propio
93+760	Autovía A-73 (Ramal-9)	Viaducto Río Camesa (Proyecto A-73)	93+760	Sin reposición necesaria	Viaducto con proyecto de construcción propio
93+840	Autovía A-73 (Ramal-6)	Viaducto Río Camesa (Proyecto A-73)	93+840	Sin reposición necesaria	Viaducto con proyecto de construcción propio
94+280	Carretera N-627	PS 94.2 / N-627 (Existente)	94+280	Sin reposición necesaria	

4.2.4. Alternativa Mave Oeste

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
64+865	Camino	PS-64.8	64+835	Reposición mediante PS-64.8	
65+895	Camino	Viaducto sobre Río Boedo	66+065	Reposición mediante CE-65.8 (I)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
66+525	Camino de las Olmedas	Viaducto sobre Río Boedo	66+215	Reposición mediante CE-66.4 (D)	
66+830	Camino de las Leras	PS-67.2	67+270	Reposición mediante CE-66.8 (D)	
67+285	Camino	PS-67.2	67+270	Reposición mediante PS-67.2	
67+410	Camino	PS-67.2	67+270	Reposición mediante CE-67.2 (D)	
68+120	Camino (Vía pecuaria)	PI-68.5 / P-231	68+500	Reposición mediante CE-68.2 (D)	
68+640	Carretera P-231	PI-68.5 / P-231	68+500	Reposición mediante PI-68.5 / P-231	
69+080	Camino	PI-68.5 / P-231	68+500	Reposición mediante CE-68.5 (I)	
69+820	Camino	PS-69.9 / P-230	69+840	Reposición mediante CE-69.7 (D)	
69+840	Carretera P-230	PS-69.9 / P-230	69+910	Reposición mediante PS-69.9 / P-230	
		PS-78.7 / P-230 (A-67)	78+740 (A-67)		Nuevo PS sobre A-67 (actualmente PI)
70+195	Camino	PS-69.9 / P-230	69+840	Reposición mediante CE-69.9 (D)	
70+485	Camino	Viaducto sobre Río Burejo	69+880	Reposición mediante CE-70.4 (I)	
70+710	Camino	Viaducto sobre Río Burejo	69+880	Reposición mediante CE-70.4 (I)	
71+015	Camino	Viaducto sobre Río Burejo	71+015	Sin reposición necesaria	
71+295	Carretera P-227	PI-71.2 / P-227	71+295	Reposición en ubicación actual	
71+750	Camino	PS-72.1	72+155	Reposición mediante CE-71.8 (D)	
71+885	Camino	PS-72.1	72+155	Reposición mediante CE-71.8 (D)	
72+105	Camino (Vía pecuaria)	PS-72.1	72+155	Reposición mediante PS-72.1	
72+585	Camino	PS-73.1	73+100	Reposición mediante CE-72.6 (D)	
73+050	Camino	PS-73.1	73+100	Reposición mediante PS-73.1	
74+125	Camino	PS-74.4	74+400	Reposición mediante CE-74.0 (I)	
74+275	Camino	PS-74.4	74+400	Reposición mediante PS-74.4	
75+595	Camino	PS-75.5	75+570	Reposición mediante PS-75.5	
76+475	Camino	PS-76.7	76+710	Reposición mediante PS-76.7	
76+530	Camino (Vía pecuaria)	PS-76.7	76+710	Reposición mediante PS-76.7	
76+600	Camino	PS-76.7	76+710	Reposición mediante PS-76.7	
76+785	Camino	PS-76.7	76+710	Reposición mediante CE-76.7 (I)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
78+255	Camino	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición mediante CE-78.2 (I) y CE-78.7 (D)	
78+715	Camino	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición mediante CE-78.2 (I) y CE-78.7 (D)	
78+895	Carretera P-223	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición en su ubicación actual	
79+100	Camino	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición mediante CE-78.8 (I) y CE-78.9 (D)	
79+285	Camino	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición mediante CE-78.8 (I)	
79+330	Camino (Vía pecuaria)	PS-79.3	79+385	Reposición mediante PS-79.3	
79+335	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
79+385	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
79+550	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
79+790	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
79+930	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.5 (I)	
80+585	Camino	PS-80.6	80+605	Reposición mediante CE-80.5 (I)	
80+590	Camino	PS-80.6	80+605	Reposición mediante PS-80.6	
81+335	Camino	TU/80.8-82.5	81+335	Sin reposición necesaria	
82+165	Camino	TU/80.8-82.5	82+165	Sin reposición necesaria	
82+830	Camino	PI-82.8	82+850	Reposición mediante PI-82.8	
82+970	Camino de los Pilones	TU/83.0-83.9	82+970	Reposición mediante CE-82.9 (I)	
83+285	Camino de los Pilones	TU/83.0-83.9	83+285	Sin reposición necesaria	
83+440	Camino de Carremolino	TU/83.0-83.9	83+440	Sin reposición necesaria	
83+710	Camino	TU/83.0-83.9	83+710	Sin reposición necesaria	
84+005	N-611	Viaducto sobre N-611 y A-67	84+005	Sin reposición necesaria	
84+255	A-67	Viaducto sobre N-611 y A-67	84+255	Sin reposición necesaria	
84+370	Camino	Viaducto sobre N-611 y A-67	84+295	Reposición mediante CE-84.3 (I)	
84+420	Camino	Viaducto sobre N-611 y A-67	84+295	Reposición mediante CE-84.3 (I)	
84+475	Camino	Viaducto sobre N-611 y A-67	84+295	Reposición mediante CE-84.3 (I)	
84+525	Camino	Viaducto sobre N-611 y A-67	84+295	Reposición mediante CE-84.3 (I) y CE-84.4 (I)	
85+170	Camino	PS-85.9 / PP-6213	85+965	A través de caminos existentes	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
86+230	Carretera PP-6213	PS-85.9 / PP-6213	85+965	Reposición mediante PS-85.9 / PP-6213	Se suprime el P.N. existente en la línea FC Palencia-Santander
86+600	Camino Fábrica de Harinas	PS 86.6 (Existente)	86+600	Sin reposición necesaria	

4.2.5. Alternativa Aguilar Oeste

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
64+865	Camino	PS-64.8	64+835	Reposición mediante PS-64.8	
65+895	Camino	Viaducto sobre Río Boedo	66+065	Reposición mediante CE-65.8 (I)	
66+525	Camino de las Olmedas	Viaducto sobre Río Boedo	66+215	Reposición mediante CE-66.4 (D)	
66+830	Camino de las Leras	PS-67.2	67+270	Reposición mediante CE-66.8 (D)	
67+285	Camino	PS-67.2	67+270	Reposición mediante PS-67.2	
67+410	Camino	PS-67.2	67+270	Reposición mediante CE-67.2 (D)	
68+120	Camino (Vía pecuaria)	PI-68.5 / P-231	68+500	Reposición mediante CE-68.2 (D)	
68+640	Carretera P-231	PI-68.5 / P-231	68+500	Reposición mediante PI-68.5 / P-231	
69+080	Camino	PI-68.5 / P-231	68+500	Reposición mediante CE-68.5 (I)	
69+820	Camino	PS-69.9 / P-230	69+840	Reposición mediante CE-69.7 (D)	
69+840	Carretera P-230	PS-69.9 / P-230	69+910	Reposición mediante PS-69.9 / P-230	
		PS-78.7 / P-230 (A-67)	78+740 (A-67)		Nuevo PS sobre A-67 (actualmente PI)
70+195	Camino	PS-69.9 / P-230	69+840	Reposición mediante CE-69.9 (D)	
70+485	Camino	Viaducto sobre Río Burejo	69+880	Reposición mediante CE-70.4 (I)	
70+710	Camino	Viaducto sobre Río Burejo	69+880	Reposición mediante CE-70.4 (I)	
71+015	Camino	Viaducto sobre Río Burejo	71+015	Sin reposición necesaria	
71+295	Carretera P-227	PI-71.2 / P-227	71+295	Reposición en ubicación actual	
71+750	Camino	PS-72.1	72+155	Reposición mediante CE-71.8 (D)	
71+885	Camino	PS-72.1	72+155	Reposición mediante CE-71.8 (D)	
72+105	Camino (Vía pecuaria)	PS-72.1	72+155	Reposición mediante PS-72.1	
72+585	Camino	PS-73.1	73+100	Reposición mediante CE-72.6 (D)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
73+050	Camino	PS-73.1	73+100	Reposición mediante PS-73.1	
74+125	Camino	PS-74.4	74+400	Reposición mediante CE-74.0 (I)	
74+275	Camino	PS-74.4	74+400	Reposición mediante PS-74.4	
75+595	Camino	PS-75.5	75+570	Reposición mediante PS-75.5	
76+475	Camino	PS-76.7	76+710	Reposición mediante PS-76.7	
76+530	Camino (Vía pecuaria)	PS-76.7	76+710	Reposición mediante PS-76.7	
76+600	Camino	PS-76.7	76+710	Reposición mediante PS-76.7	
76+785	Camino	PS-76.7	76+710	Reposición mediante CE-76.7 (I)	
78+255	Camino	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición mediante CE-78.2 (I) y CE-78.7 (D)	
78+715	Camino	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición mediante CE-78.2 (I) y CE-78.7 (D)	
78+895	Carretera P-223	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición en su ubicación actual	
79+130	Camino	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición mediante CE-78.8 (I) y CE-78.9 (D)	
79+290	Camino	PI-78.8 / P-223	78+895	Reposición mediante CE-78.8 (I)	
79+340	Camino (Vía pecuaria)	PS-79.3	79+385	Reposición mediante PS-79.3	
79+370	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.4 (I)	
79+390	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.4 (I)	
79+575	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.4 (I)	
79+805	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.4 (I)	
79+915	Camino	PS-79.3	79+385	Reposición mediante CE-79.4 (I)	
80+565	Camino	PS-80.6	80+605	Reposición mediante CE-80.4 (I)	
80+595	Camino	PS-80.6	80+605	Reposición mediante PS-80.6	
81+345	Camino	TU/80.8-82.5	81+345	Sin reposición necesaria	
82+175	Camino	TU/80.8-82.5	82+175	Sin reposición necesaria	
82+845	Camino de los Pilones	Viaducto sobre Arroyo del Molino	82+845	Sin reposición necesaria	
82+940	Camino de los Pilones	Viaducto sobre Arroyo del Molino	82+940	Sin reposición necesaria	
83+735	Camino de Carremolino	PI-83.6	83+690	Reposición mediante PI-83.6	
83+770	Camino	PI-83.6	83+690	Reposición mediante CE-83.6 (D)	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
84+150	Carretera PP-2231	Viaducto sobre Arroyo de la Costana	84+150	Sin reposición necesaria	
84+435	Camino	PS-84.5	84+550	Reposición mediante PS-84.5	
85+190	Camino	PI-85.2	85+200	Reposición mediante PI-85.2	
85+455	Camino	Viaducto sobre Arroyo de las Udrías	85+455	Sin reposición necesaria	
85+655	Camino	Viaducto sobre Arroyo de las Udrías	85+455	Reposición mediante CE-85.4 (D)	
86+260	Camino	TU/86.1-86.7	86+260	Sin reposición necesaria	
86+920	Camino	PI-86.9	86+920	Reposición mediante PI-86.9	
87+375	Camino	Viaducto Olleros del Pisuerga	87+375	Sin reposición necesaria	
87+500	Camino	Viaducto Olleros del Pisuerga	87+500	Sin reposición necesaria	
87+760	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	Pérgola sobre N-611	87+760	Sin reposición necesaria	
87+820	Autovía A-67	Pérgola sobre A-67	87+820	Sin reposición necesaria	
87+890	Carretera PP-6200	PI-87.8 / PP-6200	87+890	Reposición en su ubicación actual	
87+990	Camino	PI-87.8 / PP-6200	87+890	Reposición mediante CE-87.8 (D)	
88+525	Camino	TU/88.2-89.8	88+525	Sin reposición necesaria	
88+580	Camino	TU/88.2-89.8	88+580	Sin reposición necesaria	
89+060	Camino	TU/88.2-89.8	89+060	Sin reposición necesaria	
89+630	Camino	TU/88.2-89.8	89+630	Sin reposición necesaria	
90+055	Camino	Viaducto sobre Río Ritobas	90+290	Reposición mediante CE-90.0 (D)	
90+290	Camino	Viaducto sobre Río Ritobas	90+290	Sin reposición necesaria	
90+610	Carretera PP-6202	PI-90.6 / PP-6202	90+610	Reposición en su ubicación actual	
92+095	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	92+095	Sin reposición necesaria	
92+160	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	92+155	Sin reposición necesaria	
92+455	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	92+290	Reposición mediante CE-92.7 (I)	
92+720	Camino	Viaducto sobre Río Pisuerga	92+290	Reposición mediante CE-92.7 (I)	
92+745	Carretera PP-6201	PS-92.7 / PP-6201	92+745	Reposición mediante PS-92.7	
92+765	Camino	PS-92.7 / PP-6201	92+745	Reposición mediante CE-92.7 (D) 2 y Camino de acceso a cambiador	

SITUACIÓN ACTUAL		SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	DENOMINACIÓN	ID ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
93+000	Camino	PS-92.7 / PP-6201	92+745	Reposición mediante CE-92.7 (D) 2 y Camino de acceso a cambiador	
93+550	Autovía A-73 (Ramal-1)	Viaducto Río Camesa (Proyecto A-73)	93+550	Sin reposición necesaria	Viaducto con proyecto de construcción propio
93+750	Autovía A-73 (Ramal-10)	Viaducto Río Camesa (Proyecto A-73)	93+750	Sin reposición necesaria	Viaducto con proyecto de construcción propio
93+765	Autovía A-73 (Ramal-9)	Viaducto Río Camesa (Proyecto A-73)	93+765	Sin reposición necesaria	Viaducto con proyecto de construcción propio
93+840	Autovía A-73 (Ramal-6)	Viaducto Río Camesa (Proyecto A-73)	93+840	Sin reposición necesaria	Viaducto con proyecto de construcción propio
94+280	Carretera N-627	PS 94.2 / N-627 (Existente)	94+280	Sin reposición necesaria	

5. REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL

En el presente apartado se recogen todos los casos en los que se requieren reposiciones de viales mediante pasos transversales a distinto nivel, identificándose los pasos superiores e inferiores propuestos en el tramo en estudio. En el *Anejo nº 10 Estructuras* pueden encontrarse las características principales de estas estructuras.

A continuación se recogen una serie de cuadros resumen con las principales características de esas reposiciones de viales (nombre identificativo de la estructura de paso, denominación del vial, P.K. de cruce de la estructura, longitud de la reposición y observaciones) para cada una de las alternativas consideradas en el presente estudio.

5.1. ÁMBITO PALENCIA-HERRERA

5.1.1. Alternativa Monzón-Oeste

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	**DENOMINACIÓN**	**P.K. CRUCE**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
PS-4.1	Camino	4+155	301	
PS-6.4	Camino	6+435	281	
PS-8.5	Camino (Vía pecuaria)	8+510	508	
PI-11.8	Camino	11+865	360	
PS-12.8	Camino	12+800	412	
PI-17.9	Camino	17+915	265	
PS 24.8 (A-67)	Camino	24+895 (A-67)	591	
PI-19.4 / P-420	Carretera P-420	19+450	43	Reposición en su ubicación actual
PI-19.9 / PP-4304	Carretera PP-4304	19+910	50	Reposición en su ubicación actual
PS-21.1	Camino	21+125	322	
PS-22.7	Camino del Cigüeñal	22+760	583	
PI-24.1	Camino	24+100	195	
PS-25.0 / PP-4301	Carretera PP-4301	25+060	546	Radio 250 m
PS-26.7	Camino del Río	26+750	317	
PS-28.2 / P-430	Carretera P-430	28+222	552	Radio 250 m

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	**DENOMINACIÓN**	**P.K. CRUCE**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
PS-29.8	Camino	29+873	245	
PS-30.8 / P-431	Carretera P-431	30+800	528	Radio 250 m
PI-32.5	Camino	32+500	345	
PS-33.8 / P-434	Carretera P-434	33+865	665	Radio 250 m
PS-36.0	Camino	36+000	186	
PS-37.0 / PP-4331	Carretera PP-4331	37+050	661	Radio 145 m (similar a existentes)
PS-39.6	Camino de Carrecabañas	39+665	216	
Paso bajo N-611 y A-67	Carretera N-611	41+335	60	Reposición en su ubicación actual
Paso bajo N-611 y A-67	Autovía A-67	41+420	60	Reposición en su ubicación actual
PS-43.0 / P-981	Carretera P-981	43+020	332	Radio 135 m (similar a existentes)
PI-43.8	Camino	43+850	473	
PI-45.1	Camino	45+135	298	
PI-46.4	Camino Canal de Osorno	46+435	290	
PS-49.1 / P-245	Carretera P-245 (Vía pecuaria)	49+160	507	Radio 250 m
PS-51.2	Camino	51+270	262	
PS-52.5	Camino	52+575	315	
PS-54.1	Camino de San Juan	54+130	255	
PS-55.5	Camino	55+500	253	
PS-56.7	Camino (Vía pecuaria)	56+720	360	
PS-58.1	Camino	58+150	159	
PS-58.9	Camino	58+995	249	
PS-60.1 / PP-2321	Carretera PP-2321	60+110	467	Radio 150 m (similar a existentes)
PS-62.6	Camino (Vía pecuaria)	62+615	270	
PS-63.8 / P-232	Carretera P-232	63+810	517	Radio 250 m

5.1.2. *Alternativa Carrión-Este*

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-5.0	Camino	5+050	379	
PS-10.9	Camino de la Marranera (Vía pecuaria)	10+900	293	
PI-12.5	Camino Arroyo de Mellanzos	12+555	94	
PI-15.4 / P-984	Carretera P-984	15+437	530	Radio 250 m
PI-19.3 / P-420	Carretera P-420	19+395	51	Reposición en su ubicación actual
PI-19.9 / PP-4304	Carretera PP-4304	19+915	68	Reposición en su ubicación actual
PI-21.5	Camino	21+500	354	
PS-22.5	Cruce de caminos	22+550	294	
PI-24.0	Camino	24+060	195	
PS-25.0 / PP-4301	Carretera PP-4301	25+020	546	Radio 250 m
PS-26.7	Camino del Río	26+710	317	
PS-28.1 / P-430	Carretera P-430	28+180	552	Radio 250 m
PS-29.8	Camino	29+830	245	
PS-30.7 / P-431	Carretera P-431	30+760	528	Radio 250 m
PI-32.5	Camino	32+460	345	
PS-33.9 / P-434	Carretera P-434	33+955	699	Radio 250 m
PS-35.7	Camino	35+790	339	
PS-37.1 / PP-4331	Carretera PP-4331	37+130	429	Radio 145 m (similar a existentes)
PS-37.9	Camino	37+955	238	
PS-40.7	Camino de Marcilla	40+750	228	
PI-41.2	Camino	41+275	136	
PI-42.8 / PP-4332	Carretera PP-4332	42+845	439	Radio 100 m (similar a existentes)
PI-47.2	Camino Francés	47+210	186	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PI-48.6 / P-245	Carretera P-245	48+685	470	Radio 250 m
PS-50.2	Camino	50+240	211	
PS-52.0	Camino	52+050	275	
PI-53.0	Camino	53+090	260	
PS-54.2	Camino	54+200	187	
PS-55.6	Camino	55+655	184	
PI-56.8	Camino (Vía pecuaria)	56+855	195	
PI-57.6	Camino	57+635	277	
PS-58.8	Camino	58+825	249	
PS-59.9 / PP-2321	Carretera PP-2321	59+945	467	Radio 150 m (similar a existente)
PS-62.4	Camino (Vía pecuaria)	62+450	270	
PS-63.6 / P-232	Carretera P-232	63+645	557	Radio 250 m

5.2. ÁMBITO HERRERA-AGUILAR

5.2.1. *Alternativa Nogales*

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-65.0	Camino	65+000	205	
PS-67.4	Camino	67+465	146	
PS-68.4	Camino (Vía pecuaria)	68+425	246	
PS-69.5 / P-231	Carretera P-231	69+585	1011	Radio 250 m
Paso bajo A-67	Autovía A-67	69+430	70	Reposición en su ubicación actual
PS-70.1 / P-230	Carretera P-230	70+195	848	Radio 250 m
PS-70.9 / P-227	Carretera P-227	70+940	514	Se mantiene el trazado actual en planta
PI-71.9	Camino	71+925	141	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-72.8	Camino (Vía pecuaria)	72+890	335	
PI-73.8	Camino	73+815	309	
PI-75.3	Camino (Vía pecuaria)	75+390	119	
PS-76.7	Camino (Vía pecuaria)	76+720	279	
PI-77.6	Camino (Vía pecuaria)	77+655	108	
PS-78.5	Camino (Vía pecuaria)	78+550	305	
PS-78.9 / P-223	Carretera P-223	78+955	416	Radio 250 m
Paso bajo N-611	Carretera N-611 (Vía pecuaria)	79+320	60	Reposición en su ubicación actual
Paso bajo N-611	Camino	79+375	60	Reposición en su ubicación actual
PS-79.6 / PP-6111	Carretera PP-6111	79+695	228	Se mantiene el trazado actual en planta
PS-1.8 (Rep. FC Palencia-Santander) / BU-V-6214	Carretera BU-V-6214	1+810	356	Radio 15 m en conexión con viaducto existente sobre Río Pisuerga. Radios 40-50 m (similares a existentes) en el resto
PS-2.3 (Rep. FC Palencia-Santander)	Camino	2+350	225	

5.2.2. *Alternativa Mave Este*

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-65.0	Camino	65+000	205	
PS-67.4	Camino	67+465	146	
PS-68.4	Camino (Vía pecuaria)	68+425	246	
PS-69.5 / P-231	Carretera P-231	69+585	1011	Radio 250 m
Paso bajo A-67	Autovía A-67	69+430	70	Reposición en su ubicación actual
PS-70.1 / P-230	Carretera P-230	70+195	848	Radio 250 m

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-70.9 / P-227	Carretera P-227	70+940	514	Se mantiene el trazado actual en planta
PI-71.9	Camino	71+925	141	
PS-72.8	Camino (Vía pecuaria)	72+890	335	
PI-73.8	Camino	73+815	309	
PI-75.3	Camino (Vía pecuaria)	75+390	119	
PS-76.7	Camino (Vía pecuaria)	76+720	279	
PI-77.6	Camino (Vía pecuaria)	77+655	108	
PS-78.5	Camino (Vía pecuaria)	78+550	305	
PI-79.6	Camino (Vía pecuaria)	79+665	194	
PI-83.2	Camino de Carremolino	83+225	550	
PS-85.5 / PP-6213	Carretera PP-6213	85+535	807	Radio 60 m (similar a existentes)

5.2.3. *Alternativa Aguilar Este*

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-65.0	Camino	65+000	205	
PS-67.4	Camino	67+465	146	
PS-68.4	Camino (Vía pecuaria)	68+425	246	
PS-69.5 / P-231	Carretera P-231	69+585	1011	Radio 250 m
Paso bajo A-67	Autovía A-67	69+430	70	Reposición en su ubicación actual
PS-70.1 / P-230	Carretera P-230	70+195	848	Radio 250 m
PS-70.9 / P-227	Carretera P-227	70+940	514	Se mantiene el trazado actual en planta
PI-71.9	Camino	71+925	141	
PS-72.8	Camino (Vía pecuaria)	72+890	335	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	**DENOMINACIÓN**	**P.K. CRUCE**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
PI-73.8	Camino	73+815	309	
PI-75.3	Camino (Vía pecuaria)	75+390	119	
PS-76.7	Camino (Vía pecuaria)	76+720	279	
PI-77.6	Camino (Vía pecuaria)	77+655	108	
PS-78.5	Camino (Vía pecuaria)	78+550	305	
PI-79.6	Camino (Vía pecuaria)	79+665	207	
PI-83.4	Camino	83+485	164	
PI-85.1	Camino	85+180	206	
PI-86.9	Camino	86+915	75	
PI-87.8 / PP-6200	Carretera PP-6200	87+885	106	Reposición en su ubicación actual
PI-90.6 / PP-6202	Carretera PP-6202	90+610	59	Reposición en su ubicación actual
PS-92.7 / PP-6201	Carretera PP-6201	92+745	327	Se mantiene el trazado actual en planta

5.2.4. *Alternativa Mave Oeste*

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-64.8	Camino	64+835	205	
PS-67.2	Camino	67+270	172	
PI-68.5 / P-231	Carretera P-231	68+500	688	Radio 250 m
PS-69.9 / P-230	Carretera P-230	69+910	956	Radio 250 m
PI-71.2 / P-227	Carretera P-227	71+295	74	Reposición en ubicación actual
PS-72.1	Camino (Vía pecuaria)	72+155	247	
PS-73.1	Camino	73+100	261	
PS-74.4	Camino	74+400	324	
PS-75.5	Camino	75+570	241	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-76.7	Camino (Vía pecuaria)	76+710	404	
PI-78.8 / P-223	Carretera P-223	78+895	52	Reposición en ubicación actual
PS-79.3	Camino (Vía pecuaria)	79+385	224	
PS-80.6	Camino	80+605	172	
PI-82.8	Camino	82+850	196	
PS-85.9 / PP-6213	Carretera PP-6213	85+965	807	Radio 60 m (similar a existentes)

5.2.5. *Alternativa Aguilar Oeste*

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PS-64.8	Camino	64+835	205	
PS-67.2	Camino	67+270	172	
PI-68.5 / P-231	Carretera P-231	68+500	688	Radio 250 m
PS-69.9 / P-230	Carretera P-230	69+910	956	Radio 250 m
PI-71.2 / P-227	Carretera P-227	71+295	74	Reposición en su ubicación actual
PS-72.1	Camino (Vía pecuaria)	72+155	247	
PS-73.1	Camino	73+100	261	
PS-74.4	Camino	74+400	324	
PS-75.5	Camino	75+570	241	
PS-76.7	Camino (Vía pecuaria)	76+710	404	
PI-78.8 / P-223	Carretera P-223	78+895	52	Reposición en su ubicación actual
PS-79.3	Camino (Vía pecuaria)	79+385	220	
PS-80.6	Camino	80+605	178	
PI-83.6	Camino de Carremolino	83+690	180	
PS-84.5	Camino	84+550	279	
PI-85.2	Camino	85+200	211	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE PASOS TRANSVERSALES A DISTINTO NIVEL				
ID ESTRUCTURA DE PASO	DENOMINACIÓN	P.K. CRUCE	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
PI-86.9	Camino	86+920	75	
PI-87.8 / PP-6200	Carretera PP-6200	87+890	106	Reposición en su ubicación actual
PI-90.6 / PP-6202	Carretera PP-6202	90+610	59	Reposición en su ubicación actual
PS-92.7 / PP-6201	Carretera PP-6201	92+745	327	Se mantiene el trazado actual en planta

6. REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA

En este apartado se incluyen las reposiciones de viales mediante rectificaciones de trazado sin cruces sobre la traza, constituidas principalmente por los caminos de enlace y alguna rectificación de trazado de carreteras locales y provinciales. Estas reposiciones servirán para dar continuidad al trazado de los viales existentes o reconducirlos hasta alguno de los pasos transversales proyectados.

También se han incluido bajo este epígrafe los caminos de acceso a las instalaciones de cambio de ancho proyectadas al final de la línea, si bien no constituyen una reposición de vial como tal.

A continuación se recogen una serie de cuadros resumen con las principales características de estas reposiciones de viales (nombre identificativo de la reposición, denominación del vial, P.K. de inicio y fin de la reposición, longitud de la reposición y observaciones) para cada una de las alternativas consideradas en el presente estudio.

6.1. ÁMBITO PALENCIA-HERRERA

6.1.1. Alternativa Monzón-Oeste

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	**DENOMINACIÓN**	**P.K. INICIO**	**P.K. FIN**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
CE-1.3 (I)	Camino	1+385	1+590	218	
CE-2.6 (D)	Camino	2+680	2+790	124	
CE-3.8 (D)	Camino	3+850	4+040	192	
CE-4.2 (I)	Camino	4+205	4+245	115	
CE-6.3 (I)	Camino	6+380	6+485	181	
CE-7.5 (D)	Camino	7+500	8+575	1146	
CE-8.4 (I)	Camino	8+435	8+525	182	
CE-10.6 (D)	Camino	10+670	11+150	532	
CE-10.6 (I)	Camino	10+670	11+040	380	
CE-12.3 (D)	Camino (Vía pecuaria)	12+365	12+800	447	
CE-13.4 (D)	Cruce de caminos	13+440	13+680	245	
CE-13.7 (D)	Camino	13+700	13+800	104	
CE-13.6 (I)	Camino	13+675	13+775	110	
CE-14.9 (I)	Camino	14+930	15+080	685	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	DENOMINACIÓN	P.K. INICIO	P.K. FIN	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
CE-15.7 (I)	Camino	15+700	15+705	751	
CE-18.0 (I)	Camino	18+095	18+310	223	
CE-18.8 (D)	Camino	18+840	19+450	611	
CE-19.1 (I)	Camino	19+135	19+450	315	
CE-21.7 (D)	Camino del Cigüeñal	21+705	22+465	762	
CE-22.7 (I)	Camino del Cigüeñal	22+760	23+145	391	
CE-23.5 (D)	Camino	23+595	24+100	508	
CE-23.9 (I)	Camino	23+990	24+100	119	
CE-25.0 (I) 1	Camino	25+005	25+025	138	
CE-25.0 (I) 2	Camino	25+025	25+635	815	
CE-25.9 (D)	Camino de los Hoyuelos y Camino del Corsario	25+965	26+715	919	
CE-26.7 (D)	Camino	26+715	27+355	738	
CE-27.5 (I)	Camino de los Serranos (Vía pecuaria)	27+565	28+545	1010	
CE-28.0 (D)	Camino	28+040	28+205	190	
CE-28.5 (D)	Camino	28+535	28+760	368	
CE-31.3 (D)	Camino	31+325	31+370	484	
CE-31.9 (D)	Camino del Calvario	31+900	31+940	632	
CE-33.5 (D)	Camino	33+585	34+075	565	
CE-35.9 (D)	Camino	36+910	36+165	264	
CE-37.3 (I)	Camino	37+325	38+055	796	
CE-41.4 (I) 1	Camino	41+460	41+520	106	
CE-41.4 (I) 2	Camino	41+465	42+015	577	
CE-42.6 (I)	Camino	42+635	43+010	383	
CE-43.8 (D)	Camino	43+850	43+965	204	
CE-43.8 (I)	Camino	43+850	44+345	511	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	DENOMINACIÓN	P.K. INICIO	P.K. FIN	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
CE-45.5 (I)	Camino	45+525	45+580	725	
CE-46.2 (D)	Camino	46+295	46+435	139	
CE-46.9 (D)	Camino Francés	46+955	46+980	902	
CE-47.5 (I)	Camino	47+585	48+245	664	
CE-47.6 (D)	Camino	47+615	48+445	831	
CE-49.0 (I)	Camino	49+015	49+175	235	
CE-49.7 (I)	Camino	49+785	50+445	671	
CE-53.9 (D)	Camino	53+975	54+150	208	
CE-55.4 (I)	Camino (Vía pecuaria)	55+415	56+815	1418	
CE-56.8 (D)	Camino (Vía pecuaria)	56+800	56+925	125	
CE-56.8 (I)	Camino (Vía pecuaria)	56+820	57+160	298	
CE-57.9 (D)	Camino	57+980	58+595	638	
CE-57.9 (I)	Camino	57+980	58+085	109	
CE-59.8 (I)	Camino	59+855	60+210	437	
CE-59.9 (D)	Camino	59+955	60+075	132	
CE-61.6 (I)	Camino	61+670	62+655	1048	
CE-61.9 (D)	Camino	61+935	62+235	372	
CE-62.5 (D)	Camino	62+505	62+525	17	
Reposición PP-2323	Carretera PP-2323	63+620	63+975	419	Radio 80 (similar a existentes)
CE-63.9 (D)	Camino	63+990	64+225	334	

6.1.2. Alternativa Carrión-Este

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	**DENOMINACIÓN**	**P.K. INICIO**	**P.K. FIN**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
CE-1.3 (I)	Camino	1+385	1+590	218	
CE-2.6 (D)	Camino	2+680	2+790	124	
CE-3.8 (D)	Camino	3+850	4+040	192	
CE-4.9 (I)	Camino	4+950	5+100	163	
CE-5.2 (D)	Camino	5+290	5+325	159	
CE-6.1 (D)	Camino	6+195	6+400	207	
CE-6.5 (I)	Camino	6+505	6+545	100	
CE-7.3 (I)	Camino	7+300	7+370	144	
CE-8.5 (D)	Camino	8+515	8+830	324	
CE-9.4 (I)	Camino	9+475	9+625	212	
CE-10.7 (I)	Camino	10+755	11+100	381	
CE-10.9 (D)	Camino	10+950	10+990	98	
CE-11.4 (I)	Camino	11+460	12+105	652	
CE-11.9 (D)	Camino	11+990	12+185	210	
CE-12.1 (D)	Camino	12+190	12+200	10	
CE-12.5 (I)	Camino	12+555	13+265	710	
CE-12.8 (D)	Camino	12+845	13+260	414	
CE-13.8 (D)	Camino (Vía pecuaria)	13+835	13+840	514	
CE-14.4 (D)	Camino	14+415	14+455	407	
CE-17.9 (I)	Camino	17+990	18+765	783	
CE-18.8 (D)	Camino	18+825	19+400	586	
CE-19.0 (I)	Camino	19+055	19+370	322	
CE-22.2 (D)	Camino	22+235	22+570	431	
CE-22.4 (I)	Camino del Cigüeñal	22+435	23+045	628	
CE-22.5 (D)	Camino del Cigüeñal	22+565	22+780	317	
CE-23.3 (I)	Camino	23+365	23+835	472	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	**DENOMINACIÓN**	**P.K. INICIO**	**P.K. FIN**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
CE-23.3 (D)	Camino	23+390	24+060	672	
CE-23.9 (I)	Camino	23+950	24+060	119	
CE-24.9 (I) 1	Camino	24+965	24+985	138	
CE-24.9 (I) 2	Camino	24+985	25+595	815	
CE-25.9 (D)	Camino de los Hoyuelos y Camino del Corsario	25+925	26+675	919	
CE-26.6 (D)	Camino	26+675	27+315	738	
CE-27.5 (I)	Camino de los Serranos (Vía pecuaria)	27+525	28+505	1010	
CE-28.0 (D)	Camino	28+000	28+165	190	
CE-28.4 (D)	Camino	28+495	28+720	368	
CE-31.2 (D)	Camino	31+285	31+330	484	
CE-31.8 (D)	Camino del Calvario	31+860	31+900	632	
CE-33.4 (D)	Camino	33+455	34+185	804	
CE-36.5 (I)	Camino	36+515	37+090	585	
CE-37.9 (D)	Camino	37+935	38+305	414	
CE-41.9 (I)	Camino	41+970	42+865	942	
CE-41.9 (D)	Camino	41+975	42+845	877	
CE-42.8 (D)	Camino	42+845	43+120	274	
CE-43.5 (I)	Camino	43+515	43+555	41	
CE-43.9 (D)	Camino	43+955	44+460	509	
CE-44.3 (I)	Camino	44+305	44+520	364	
CE-45.5 (D)	Camino	45+525	45+935	430	
CE-45.6 (I)	Camino	45+680	45+700	18	
CE-45.8 (I)	Camino	45+850	46+020	178	
CE-46.8 (D)	Camino	46+855	47+210	369	
Reposición Cª Saldaña	Carretera de Saldaña (Vía pecuaria)	48+650	48+800	193	Radio 70 m (similar a existentes)

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	DENOMINACIÓN	P.K. INICIO	P.K. FIN	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
CE-49.9 (I)	Camino	49+905	50+285	400	
CE-50.1 (D)	Camino	50+180	50+950	793	
CE-51.1 (D)	Camino	51+175	51+865	700	
CE-51.8 (I)	Camino	51+855	52+095	300	
CE-52.0 (I)	Camino	52+095	52+415	437	
CE-52.9 (I)	Camino	52+960	53+090	132	
CE-53.0 (I)	Camino	53+090	53+440	353	
CE-54.2 (D)	Camino	54+255	54+965	725	
CE-55.5 (I)	Camino	55+570	55+595	135	
CE-56.6 (I)	Camino (Vía pecuaria)	56+615	56+855	243	
CE-56.8 (D)	Camino (Vía pecuaria)	56+855	57+250	406	
CE-57.3 (I)	Camino	57+335	57+635	308	
CE-58.4 (D)	Camino	58+430	58+810	482	
CE-59.6 (I)	Camino	59+690	60+040	437	
CE-59.7 (D)	Camino	59+790	59+910	132	
CE-61.5 (I)	Camino	61+505	62+490	1048	
CE-61.7 (D)	Camino	61+770	62+070	372	
CE-62.3 (D)	Camino	62+340	62+340	17	
Reposición PP-2323	Carretera PP-2323	63+455	63+820	419	Radio 250 m
CE-63.8 (D)	Camino	63+825	64+060	334	

6.2. ÁMBITO HERRERA-AGUILAR

6.2.1. Alternativa Nogales

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	DENOMINACIÓN	P.K. INICIO	P.K. FIN	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
CE-66.0 (I)	Camino	66+040	66+165	390	
CE-66.6 (D)	Camino de las Olmedas	66+660	66+715	684	
CE-66.9 (D)	Camino de las Leras	66+985	67+465	504	
CE-67.5 (D)	Camino	67+515	67+830	325	
CE-68.3 (I)	Camino (Vía pecuaria)	68+370	68+615	303	
CE-69.3 (I)	Camino	69+315	65+525	236	
CE-70.1 (I)	Camino	70+110	70+200	94	
CE-70.2 (I)	Camino	70+200	70+270	103	
CE-71.4 (D)	Camino	71+490	71+910	439	
CE-71.8 (I)	Camino	71+875	71+925	58	
CE-71.9 (D)	Camino	71+920	72+310	402	
CE-72.8 (D)	Camino	72+890	72+890	34	
CE-73.3 (I)	Camino	73+395	73+705	329	
CE-75.4 (D)	Camino (Vía pecuaria)	75+420	75+640	219	
CE-76.7 (D)	Camino (Vía pecuaria)	76+725	77+070	344	
CE-79.9 (D)	Camino	78+935	79+130	244	
CE-79.7 (D)	Camino	79+750	79+765	66	
Camino de acceso a cambiador	Camino	79+760	79+855	151	
CE-1.8 (Rep. FC Palencia-Santander) (I)	Camino	1+810	1+900	100	

6.2.2. Alternativa Mave Este

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	DENOMINACIÓN	P.K. INICIO	P.K. FIN	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
CE-66.0 (I)	Camino	66+040	66+165	390	
CE-66.6 (D)	Camino de las Olmedas	66+660	66+715	684	
CE-66.9 (D)	Camino de las Leras	66+985	67+465	504	
CE-67.5 (D)	Camino	67+515	67+830	325	
CE-68.3 (I)	Camino (Vía pecuaria)	68+370	68+615	303	
CE-69.3 (I)	Camino	69+315	65+525	236	
CE-70.1 (I)	Camino	70+110	70+200	94	
CE-70.2 (I)	Camino	70+200	70+270	103	
CE-71.4 (D)	Camino	71+490	71+910	439	
CE-71.8 (I)	Camino	71+875	71+925	58	
CE-71.9 (D)	Camino	71+920	72+310	402	
CE-72.8 (D)	Camino	72+890	72+890	34	
CE-73.3 (I)	Camino	73+395	73+705	329	
CE-75.4 (D)	Camino (Vía pecuaria)	75+420	75+640	219	
CE-76.7 (D)	Camino (Vía pecuaria)	76+725	77+070	344	
CE-78.8 (D)	Camino	78+880	79+455	583	
CE-79.0 (I)	Camino	79+010	79+290	293	
CE-79.5 (I)	Camino	79+510	79+665	161	
CE-81.2 (I)	Camino (Vía pecuaria)	81+290	81+890	642	
CE-81.9 (I)	Camino	81+945	81+965	42	
CE-83.6 (D)	Camino	83+675	84+130	465	
Camino de acceso a cambiador	Camino	85+290	85+600	406	Radio 60 m

6.2.3. Alternativa Aguilar Este

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	DENOMINACIÓN	P.K. INICIO	P.K. FIN	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
CE-66.0 (I)	Camino	66+040	66+165	390	
CE-66.6 (D)	Camino de las Olmedas	66+660	66+715	684	
CE-66.9 (D)	Camino de las Leras	66+985	67+465	504	
CE-67.5 (D)	Camino	67+515	67+830	325	
CE-68.3 (I)	Camino (Vía pecuaria)	68+370	68+615	303	
CE-69.3 (I)	Camino	69+315	65+525	236	
CE-70.1 (I)	Camino	70+110	70+200	94	
CE-70.2 (I)	Camino	70+200	70+270	103	
CE-71.4 (D)	Camino	71+490	71+910	439	
CE-71.8 (I)	Camino	71+875	71+925	58	
CE-71.9 (D)	Camino	71+920	72+310	402	
CE-72.8 (D)	Camino	72+890	72+890	34	
CE-73.3 (I)	Camino	73+395	73+705	329	
CE-75.4 (D)	Camino (Vía pecuaria)	75+420	75+640	219	
CE-76.7 (D)	Camino (Vía pecuaria)	76+725	77+070	344	
CE-78.8 (D)	Camino	78+880	79+455	583	
CE-79.0 (I)	Camino	79+010	79+290	293	
CE-79.5 (I)	Camino	79+510	79+665	163	
CE-81.4 (D)	Camino (Vía pecuaria)	81+430	81+960	564	
CE-82.0 (I)	Camino	82+050	82+060	33	
CE-82.4 (I)	Camino de los Pilones	82+420	82+475	57	
CE-83.1 (D)	Camino de Carremolino	83+185	83+485	302	
CE-85.0 (I)	Camino	85+030	85+180	152	
CE-85.4 (D)	Camino	85+440	85+735	303	
CE-87.8 (D)	Camino	87+820	87+960	153	
CE-90.0 (D)	Camino	90+055	90+310	273	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	**DENOMINACIÓN**	**P.K. INICIO**	**P.K. FIN**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
CE-92.7 (I)	Camino	92+485	92+780	772	
CE-92.7 (D) 1	Camino	92+760	92+800	103	
CE-92.7 (D) 2	Camino	92+780	92+980	294	
Camino de acceso a cambiador	Camino	92+715	93+310	564	Radio 50 m

6.2.4. *Alternativa Mave Oeste*

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	**DENOMINACIÓN**	**P.K. INICIO**	**P.K. FIN**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
CE-65.8 (I)	Camino	65+875	66+000	390	
CE-66.4 (D)	Camino de las Olmedas	66+495	66+550	684	
CE-66.8 (D)	Camino de las Leras	66+825	67+270	457	
CE-67.2 (D)	Camino	67+270	67+460	194	
CE-68.2 (D)	Camino (Vía pecuaria)	68+250	68+425	188	
CE-68.5 (I)	Camino	68+530	69+105	580	
CE-69.7 (D)	Camino	69+735	69+910	194	
Reposición PP-2310	Carretera PP-2310	69+910	69+960	56	Radio 130 m (similar a existente)
CE-69.9 (D)	Camino	69+910	70+140	261	
CE-70.4 (I)	Camino	70+470	70+665	676	
CE-71.8 (D)	Camino	71+880	71+190	358	
CE-72.6 (D)	Camino	72+620	73+165	590	
CE-74.0 (I)	Camino	74+095	74+400	312	
CE-76.7 (I)	Camino	76+710	76+870	166	
CE-78.2 (I)	Camino	78+250	78+875	641	
CE-78.7 (D)	Camino	78+725	78+905	180	
CE-78.8 (I)	Camino	78+885	79+300	424	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	**DENOMINACIÓN**	**P.K. INICIO**	**P.K. FIN**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
CE-78.9 (D)	Camino	78+915	78+955	43	
CE-79.5 (I)	Camino	79+585	79+905	327	
CE-80.5 (I)	Camino	80+525	80+605	81	
CE-82.9 (I)	Camino	82+950	83+100	430	
CE-84.3 (I)	Camino	84+365	84+470	288	
CE-84.4 (I)	Camino	84+490	84+555	83	
Camino de acceso a cambiador	Camino	85+720	86+025	564	Radio 60 m

6.2.5. *Alternativa Aguilar Oeste*

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	**DENOMINACIÓN**	**P.K. INICIO**	**P.K. FIN**	**LONGITUD (m)**	**OBSERVACIONES**
CE-65.8 (I)	Camino	65+875	66+000	390	
CE-66.4 (D)	Camino de las Olmedas	66+495	66+550	684	
CE-66.8 (D)	Camino de las Leras	66+825	67+270	457	
CE-67.2 (D)	Camino	67+270	67+460	194	
CE-68.2 (D)	Camino (Vía pecuaria)	68+250	68+425	188	
CE-68.5 (I)	Camino	68+530	69+105	580	
CE-69.7 (D)	Camino	69+735	69+910	194	
Reposición PP-2310	Carretera PP-2310	69+910	69+960	56	Radio 130 m (similar a existente)
CE-69.9 (D)	Camino	69+910	70+140	261	
CE-70.4 (I)	Camino	70+470	70+665	676	
CE-71.8 (D)	Camino	71+880	71+190	358	
CE-72.6 (D)	Camino	72+620	73+165	590	
CE-74.0 (I)	Camino	74+095	74+400	312	
CE-76.7 (I)	Camino	76+710	76+870	166	

REPOSICIONES DE VIALES MEDIANTE RECTIFICACIONES DE TRAZADO SIN CRUCES SOBRE LA TRAZA					
ID REPOSICIÓN	DENOMINACIÓN	P.K. INICIO	P.K. FIN	LONGITUD (m)	OBSERVACIONES
CE-78.2 (I)	Camino	78+250	78+875	641	
CE-78.7 (D)	Camino	78+725	78+905	180	
CE-78.8 (I)	Camino	78+885	79+310	432	
CE-78.9 (D)	Camino	78+915	78+955	43	
CE-79.4 (I)	Camino	79+440	79+895	467	
CE-80.4 (I)	Camino	80+455	80+605	146	
CE-83.6 (D)	Camino	88+670	88+690	25	
CE-85.0 (D)	Camino	85+035	85+125	91	
CE-85.4 (D)	Camino	85+445	85+720	278	
CE-87.8 (D)	Camino	87+820	87+960	153	
CE-90.0 (D)	Camino	90+055	90+310	273	
CE-92.7 (I)	Camino	92+485	92+780	772	
CE-92.7 (D) 1	Camino	92+760	92+800	103	
CE-92.7 (D) 2	Camino	92+780	92+980	294	
Camino de acceso a cambiador	Camino	92+715	93+310	564	Radio 50 m

7. CAMINOS DE SERVICIO

Atendiendo a la IGP-9 Instrucciones y Recomendaciones sobre Obras Complementarias, que se recoge en las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyectos de Plataforma IGP-2011 v2, se ha de disponer un camino de servicio a lo largo de la Línea de Alta Velocidad para facilitar el acceso a la misma por parte de los vehículos y personal de la explotación.

Si bien el camino de servicio no constituye una reposición de vial como tal, se podrá utilizar para dar acceso a las fincas colindantes y conectar los distintos viales interceptados a lo largo de la traza.

Aunque en esta fase de estudio no se lleva a cabo la definición del camino de servicio, sí se ha incluido en la valoración económica, dentro del capítulo correspondiente a Obras Complementarias. Se incluyen seguidamente los criterios a seguir para la disposición y diseño del mismo:

- Dentro de la franja de ocho (8) metros situada entre la arista del talud de la explanación (o el extremo de la cuneta de guarda, en su caso) y el límite de expropiación, se reservarán los cinco (5) metros exteriores para la plataforma del camino de servicio, disponiendo el cerramiento a los tres (3) metros del punto referido.
- El camino de servicio deberá existir a uno de los lados de la línea, exceptuando:
    - Los tramos en los que ya exista un camino de uso público que acompañe al trazado por fuera del límite de expropiación. En estos casos el cerramiento se sitúa sobre el límite de los ocho (8) metros antes aludido.
    - Los tramos en los que, por motivo de la reposición de servidumbres interceptadas por la línea, sea necesario proyectar un camino de enlace siguiendo el trazado. En estos tramos el cerramiento se sitúa a la distancia de tres (3) metros antes definida, y el camino de enlace en la franja exterior que corresponda ocupar, en función de las características de la reposición.
    - Los tramos con limitaciones topográficas, vaguadas o pendientes del terreno demasiado pronunciadas, que hagan impracticable el servicio del camino. En estos casos, el cerramiento se sitúa en el límite de los ocho (8) metros de expropiación.
    - Los tramos de la traza en túnel o viaducto. En estos tramos el cerramiento se sitúa siguiendo el límite de expropiación que se adopte en cada caso.
- En todo caso, deberán proyectarse caminos de servicio en los tramos donde haya que situar desvíos, a fin de facilitar su montaje y mantenimiento, en las proximidades de las embocaduras de túneles, para permitir el acceso a los mismos en emergencias; en la zona de estribos de viaductos, con objeto de facilitar el acceso a los mismos para operaciones de mantenimiento, y se continuará este camino de servicio hasta las pilas (a ser posible dentro de la banda de expropiación) siempre y cuando sea viable y se respeten los condicionados de las DIA al respecto.
- La ejecución del camino de servicio incluirá el desbroce y la excavación de la tierra vegetal en la franja de cinco (5) metros antes definida, la explanación y compactación de

su plataforma, el afirmado en un ancho de 3,00 metros con 25 cm de zahorra artificial más un doble tratamiento superficial, así como el balizamiento y el perfilado de la cuneta y derrame de talud.

APÉNDICE 1. INFORMACIÓN RECIBIDA

1.1. Información recibida. Ministerio de Fomento

MINISTERIO
DE FOMENTO

Ministerio de Fomento
1 9 DIC. 2016
Demarcación de Carreteras del Estado
en Castilla y León Occidental
SALIDA 2788

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN CASTILL A Y LEÓN
OCCIDENTAL

UNIDAD DE CARRETERAS
EN PALENCIA

INECO.
DIRECCIÓN DE INGENIERÍA CIVIL
SUBDIRECCIÓN DE PROYECTOS
(a/a de Carlos Caballero Gallego)

Avda. del Partenón, nº 4-6, planta 2ª, puerta 4.
28042 – MADRID.

REMISIÓN INFORMACIÓN SOBRE CARRETERAS DE LA RED DEL ESTADO AFECTADAS POR EL ÁMBITO TERRITORIAL DEL "ESTUDIO BÁSICO Y DOCUMENTO AMBIENTAL PARA EL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA-ALAR DEL REY".

Respecto a lo solicitado en su escrito de fecha 24/11/2016, adjunto se remite CD con la información gráfica, en formato digital, de las siguientes Carreteras de la Red del Estado en servicio comprendidas en el ámbito territorial del estudio de referencia (se indica entre paréntesis su denominación a los efectos de aplicación de la normativa técnica de trazado):

- A-67 (A-120), pp.kk. 19+000 al 105+000
- N-611 (C-100), pp.kk. 18+000 al 65+000; y 89+000 al 105+000
- N-120 (C-100), pp.kk. 117+000 al 172+300; y 174+640 al 179+000
- N-627 (C-90), pp.kk. 74+000 al 78+000.

También se incluyen en dicho CD los planos en soporte digital de las estructuras de paso, sobre el Ferrocarril Palencia-Santander, que se recogen en el proyecto, actualmente en fase de construcción, de clave 12-P-3130, de la autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo, en el tramo Báscones de Valdivia-Aguilar de Campoo.

En el siguiente enlace web se puede consultar la normativa técnica aplicable al diseño, construcción, conservación y explotación de las carreteras del Estado:

http://www.mfom.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/NORMATIVA_TECNICA/

Por último, tal y como se comprueba de la información gráfica que se adjunta, la autovía A-67 cuenta con una mediana entre plataformas de diez (10) metros de anchura y las secciones tipo de sus obras de paso se corresponden con las generales del trazado de la autovía (arcén 1,00 m + 2 carriles de 3,50 m + arcén de 2,50 m), más el espacio adicional necesario para la correcta implantación de los sistemas de contención de vehículos (pretiles), la señalización vertical, los servicios y las posibles aceras.

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN
(P.S. según Resolución del Subsecretario de Fomento de 03/11/2016)
EL INGENIERO JEFE DEL ÁREA DE CONSERVACIÓN Y EXPOLTACIÓN

Fdo.: José Vidal Corrales Díaz.

AV/ SIMÓN NIETO, 10, 5ª
34071 PALENCIA
TEL: 979.701662
FAX: 979.701504

1.2. Información recibida. Junta de Castilla y León

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

INECO, S.A.
DIRECCIÓN INGENIERÍA CIVIL
SUBDIRECCIÓN DE PROYECTOS
Avda. Partenón, 4-6, Planta 2, Puerta 4
28042 – MADRID

ASUNTO: AFECCIONES A CARRETERAS AUTONÓMICAS DEL "ESTUDIO BÁSICO Y DOCUMENTO AMBIENTAL PARA EL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA–ALAR DEL REY".

En relación con información solicitada sobre la afección de la línea de alta velocidad Palencia–Alar del Rey a carreteras autonómicas que puedan cruzar con ella, a continuación se relacionan las características de dichas carreteras, con indicación de su clasificación, denominación y condiciones de planeamiento del Plan Regional de Carreteras 2008-2020:

P-991, de N-611 a CL-615. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/8, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-990, de La Venta (CL-615) a Monzón de Campos. Itinerario Preferente de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/8, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-984, de N-611 a San Cebrián de Campos. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/8, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-983, de Amusco (N-611) a Villoldo. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.

- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-420, de Amusco (N-611) a P-430. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-430, de Frómista (P-431) a P-405. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-431, de Frómista (N-611) a Astudillo (P-405). Itinerario Preferente de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/6 y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 60 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 130 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-434, de Frómista (P-431) a límite de provincia de Burgos. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-980, de N-120 a N-611. Itinerario Preferente de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/8, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.

- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-981, de Villoldo (CL-615) a Santillana de campos (N-611). Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-245, de Osorno (N-611) a Villasarracino. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-232, de N-611 a Sotobañado (P-230). Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-231, de Villanuño de Valdavia a Herrera de Pisuerga (P-230). Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-227, de CL-626 a Herrera de Pisuerga. Itinerario Preferente de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.

Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-223, de Puebla de Valdavia a P-222. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

P-610, de Alar del Rey (N-611) a límite de provincia de Burgos. Tramo de carácter local de la Red Complementaria:
- Sección tipo: 6/7, con arcenes pavimentados y bermas de 0,50 m. a cada lado.
- Velocidad de proyecto: 80 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 250 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

Por otro lado, en las proximidades de Osorno se producirá afección a la Autovía A-231, de León a Burgos, cuyas características son las siguientes:
- Sección tipo:

<table>
<tr><th></th><th>TRONCO PRINCIPAL</th><th>RAMAL BIDIRECCIONAL</th><th>RAMAL UNIDIRECCIONAL</th></tr>
<tr><td>CALZADA</td><td>Doble</td><td>Única</td><td>Única</td></tr>
<tr><td>CARRILES (por calzada)</td><td>2 x 3,50 m.</td><td>2 x 3,50 m.</td><td>1 x 4,00 m.</td></tr>
<tr><td>ARCÉN EXTERIOR</td><td>2,50 m. pavimentado</td><td rowspan="2">2 x 1,50 m. pavimentados</td><td>2,50 m. pavimentado</td></tr>
<tr><td>ARCÉN INTERIOR</td><td>1,00 m. pavimentado</td><td>1,00 m. pavimentado</td></tr>
<tr><td>BERMAS (por calzada)</td><td>2 x 1,00 m.</td><td>2 x 1,00 m.</td><td>2 x 1,00 m.</td></tr>
<tr><td>MEDIANA (incluyendo arcenes y bermas)</td><td>12,00 m. entre bandas blancas</td><td></td><td></td></tr>
</table>

- Velocidad mínima de proyecto: 120 km/h.
- Tipo de pavimento: MBC.
- Radio mínimo en planta: 1.000 m.
- Resto de características de diseño: acordes con la Norma 3.1.-IC "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento

En caso de pasos superiores de la carretera sobre el ferrocarril, la calzada será la correspondiente de acuerdo con su clasificación y se ejecutarán aceras a ambos lados, con una anchura mínima de 1,00 m. cada una.

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

En caso de pasos inferiores de la carretera bajo el ferrocarril, la luz libre <u>mínima</u> de la estructura será la resultante de añadir 2,00 m. más a cada lado de la plataforma necesaria para albergar la sección tipo descrita, contados a partir de la arista exterior de la explanación (cuneta). El gálibo <u>mínimo</u> será de 5,30 m., medidos sobre el eje de la calzada

No obstante, debe señalarse que, en fases posteriores, cualquier propuesta de solución deberá coordinarse con el Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León en Palencia, que es quien ostenta la competencia para autorizar cualquier actuación que se lleve a cabo.

Valladolid, 15 de diciembre de 2016

EL JEFE DE ÁREA,

Fdo.: Antonio RUILOBA ERRANDONEA

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999

1.3. Información recibida. Diputación Provincial de Palencia

Diputación DE PALENCIA

SERVICIOS TÉCNICOS
RED VIARIA Y MAQUINARIA

INFORME TÉCNICO

En relación con el escrito presentado por el Subdirector General de Planificación ferroviaria, con fecha de registro de entrada 19 de diciembre de 2016, solicitando información sobre las infraestructuras afectadas por el: "*Estudio Informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Palencia – Alar del Rey*", solicitando asimismo "*información complementaria sobre las normas, instrucciones o criterios específicos a considerar en las propuestas de reposición de aquellas instalaciones e infraestructuras que a priori se puedan considerar afectadas.*"

Se informa:

Las carreteras que se ven afectadas por el área de actuación sombreada en los planos de situación a escala E = 1:600.000, y por el área del "*ámbito de estudio*" de los planos a escala E = 50.000, son las que figuran en el anexo nº 1 a este escrito. Esta relación no es exhaustiva, ni limitativa.

La Legislación por la que se rigen las carreteras provinciales es la siguiente:

- Ley de Carreteras de Castilla y León, Ley 10/2008, de 9 diciembre.
- Reglamento de Carreteras de Castilla y León, aprobado por Decreto 45/2011, de 28 julio.

Las normas e instrucciones aplicables a las carreteras provinciales, son todas las aplicables a las carreteras autonómicas de Castilla y León, y las aplicables a las carreteras del Estado, en vigor.

En caso de que se vea afectado el firme de alguna carretera, la sección tipo del paquete de firmes para su restitución será la equivalente a una categoría de tráfico pesado (IMDp) = T32.

En caso de que se tenga que desviar la carretera de forma definitiva, el trazado en planta y en alzado cumplirá con la normativa en vigor, en particular con la instrucción 3.1-IC. La velocidad de proyecto a considerar será, al menos, la actualmente existente. El ancho mínimo de la nueva plataforma será de 8,00 metros (9,00 metros en estructuras), siendo el ancho de calzada de 6,20 metros en todos los casos.

El resto de los elementos cumplirán con sus respectivas Instrucciones de carreteras de la norma actual. Los materiales a emplear cumplirán con el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (PG3). La sección tipo del paquete de firmes para su restitución será la equivalente a una categoría de tráfico pesado (IMDp) = T32.

En caso de que sea necesario hacer desvíos provisionales, se cumplirá con lo dispuesto en los puntos anteriores.

En caso de que sea necesario cruzar la carretera superiormente a esta, el gálibo mínimo será de 5,50 metros.

Diputación DE PALENCIA

SERVICIOS TÉCNICOS
RED VIARIA Y MAQUINARIA

En caso de que sea necesario elevar la carretera sobre el ferrocarril, las rampas no superarán el 4% de pendiente longitudinal. Junto a los estribos se construirá una losa de transición que asegure que no van a ceder con el paso del tráfico y del tiempo.

Antes de la ejecución de cualquier obra o actividad en las zonas de influencia de la carretera, se deberá obtener la preceptiva autorización de la Diputación Provincial de Palencia.

Previamente, junto con la solicitud de autorización, se aportará proyecto de las obras a ejecutar, con las afecciones a las carreteras provinciales; o separata del mismo en lo que las afecte.

Se estará especialmente vigilante en el cumplimiento de los artículos 30 y 31 de la Ley de Carreteras de Castilla y León, Ley 10/2008, de 9 diciembre. A estos efectos, el transporte de los materiales para la construcción de la infraestructura ferroviaria, deberá preverse por carreteras y caminos distintos de las carreteras provinciales.

Para garantizar la buena ejecución de las obras que afecten a carreteras provinciales, se deberá imponer en los pliegos de los proyectos de obra un plazo de garantía no inferior a 3 años. Plazo que será exigido en las condiciones de autorización emitidas por esta Diputación.

Con fecha 8 de noviembre de 2016 este Servicio informó una solicitud similar de la ingeniería INECO, sobre el "*Estudio Básico y Documento Ambiental para el Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Palencia – Alar del Rey*" que contenía el mismo plano E = 600.000.

Palencia, 29 de diciembre de 2016
EL INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS

Fdo.: Francisco Javier Rebé Nicolás

Vº. Bº.
EL JEFE DE SERVICIO DE VÍAS Y OBRAS E INFRAESTRUCTURAS

Fdo.: José Ignacio Gutiérrez Poza

SR. DIPUTADO DELEGADO DE ACCIÓN TERRITORIAL

Diputación DE PALENCIA

SERVICIOS TÉCNICOS
RED VIARIA Y MAQUINARIA

ANEXO Nº 1 CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE PALENCIA

CODIGO	DENOMINACION	LONGITUD	ORIGEN	FINAL
PP-2134	LOMILLA A LA CN-611	0,820	Casco urbano de Lomilla	Cruce con la CN-611
PP-2231	BARRIO DE SAN PEDRO A LA CN-611	1,127	Casco urbano de Barrio de San Pedro	Cruce con la CN-611 en Becerril del Carpio
PP-2232	BARRIO DE SANTA MARIA A LA PP-2231	0,174	Casco urbano de Barrio de Santa María	Cruce con la PP-2231
PP-2321	VILLAPROVEDO A LA P-232	1,731	Casco urbano de Villaprovedo	Cruce con la P-232
PP-2322	SANTA CRUZ DE BOEDO A LA P-232	0,363	Casco urbano de Santa Cruz de Boedo	Cruce con la P-232
PP-2323	SAN CRISTOBAL DE BOEDO A LA P-232	2,466	Casco urbano de San Cristóbal de Boedo	Cruce con la P-232
PP-2331	DE LA CN-611 POR ESPINOSA DE VILLAGONZALO A LA P-232	9,860	Cruce con la CN-611	Cruce con la P-232
PP-2332	ESPINOSA DE VILLAGONZALO A LA PP-2331	0,135	Casco urbano de Espinosa de Villagonzalo	Cruce con la P-2331 en casco urbano de Espinosa de Villagonzalo
PP-2333	ESTACION DE FF.CC. DE ESPINOSA DE VILLAGONZALO A LA PP-2331	0,520	Estación de FF.CC. de Espinosa de Villagonzalo	Cruce con la PP-2331
PP-4107	ACCESO AL CASTILLO DE MONZÓN	0,935	Cruce con la CN-611 en Monzón de Campos	Castillo de Monzón de Campos
PP-4301	PIÑA DE CAMPOS A TÁMARA DE CAMPOS	3,935	Cruce con la CN-611 en casco urbano de Piña de Campos	Cruce con la P-430 en Támara de Campos
PP-4304	AMUSCO POR PALACIOS DEL ALCOR A ASTUDILLO	15,140	Cruce con la P-420 en Amusco	Cruce con la PP-4305 en casco urbano de Astudillo
PP-4311	ASTUDILLO A OSORNO	29,400	Cruce con la P-431 en Astudillo	Cruce con la CN-611 en Osorno
PP-4331	MARCILLA DE CAMPOS A REQUENA DE CAMPOS	5,037	Cruce con la antigua travesía de la CN-611 en Marcilla de Campos	Cruce con la P-434 en Requena de Campos
PP-4332	SANTILLANA DE CAMPOS A LA ESTACIÓN DE FF.CC. DE LAS CABAÑAS DE CASTILLA	2,549	Cruce con la antigua travesía de la CN-611 en Santillana de Campos	Estación de FF.CC. de Las Cabañas de Castilla
PP-4333	ESTACION DE FF.CC. DE MARCILLA DE CAMPOS A LA PP-4331	0,100	Estación de FF.CC. de Marcilla de Campos	Cruce con la PP-4331
PP-6101	SAN QUIRCE DE RIO PISUERGA A LA P-610	3,475	Casco urbano de San Quirce de Rio Pisuerga	Cruce con la P-610 en casco urbano de Alar del Rey
PP-6111	NOGALES DE PISUERGA A LA CN-611	1,040	Casco urbano de Nogales de Pisuerga	Cruce con la CN-611
PP-6200	OLLEROS DE PISUERGA A LA CN-627	12,205	Cruce con el nuevo trazado de la CN-611	Cruce con la CN-627
PP-6201	GAMA POR VILLALLANO A LA CN-611	6,272	Casco urbano de Gama	Ramal de acceso a la CN-611 en dirección a Palencia desde Aguilar de Campóo
PP-6202	VILLAESCUSA DE LAS TORRES A VALORIA DE AGUILAR	2,260	Casco urbano de Villaescusa de las Torres	Cruce con antigua travesía de la CN-611 en casco urbano de Valoria de Aguilar
PP-6210	MAVE POR POZANCOS AL LIMITE DE PROVINCIA	7,513	Cruce con la PP-6200 en Mave	Límite de Provincia de Burgos
PP-6213	SANTA MARIA DE MAVE A LA CN-611	1,690	Cruce con la PP-6210 en Santa María de Mave	Cruce con la CN-611 en Becerril del Carpio
PP-6221	PORQUERA DE LOS INFANTES A LA CN-627	1,522	Casco urbano de Porquera de los Infantes	Cruce con la CN-627